А. С. Шишковъ.

Рис. Членъ И.А.Х. Д. Доу. Грав. Членъ [illegible] И.А.Х. Iюля 2 дня 1832.

МОРСКОЙ СЛОВАРЬ

СОДЕРЖАЩІЙ

ОБЪЯСНЕНІЕ ВСѢХЪ НАЗВАНІЙ

УПОТРЕБЛЯЕМЫХЪ

ВЪ МОРСКОМЪ ИСКУСТВѢ.

Сочинилъ

АДМИРАЛЪ А. С. ШИШКОВЪ.

Дополненъ и Изданъ

УЧЕНЫМЪ КОМИТЕТОМЪ
ГЛАВНАГО МОРСКАГО ШТАБА
ЕГО ИМПЕРАТОРСКАГО ВЕЛИЧЕСТВА

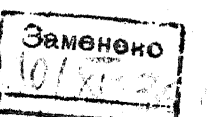
САНКТПЕТЕРБУРГЪ.

Въ Типографіи Императорской Россійской Академіи.

1832.

ЛЕНИНА
С. С. С. Р.

2007089627


Заменено

Господинъ Адмиралъ, Государственнаго Совѣта Членъ, Президентъ Россійской Академіи, бывшій Государственнымъ Секретаремъ, Министромъ Народнаго Просвѣщенія и Иностранныхъ Исповѣданій, Предсѣдателемъ Адмиралтейскаго Департамента, Генералъ-Адъютантомъ при Императорѣ Павлѣ Первомъ, Александръ Семеновичь Шишковъ, воспитанный въ Морскомъ Кадетскомъ Корпусѣ, служившій многія на морѣ кампаніи, между прочимъ нѣсколько лѣтъ въ Средиземномъ морѣ и въ Архипелагѣ, Начальствовавшій въ мирное время и въ войну съ Шведами, фрегатомъ и кораблемъ, всегда особенно занимался науками и словесностію Иностранною и Россійскою, и потому бывшій Государственной Адмиралтействъ Коллегіи Президентъ Голенищевъ-Кутузовъ, получая отъ Императрицы Екатерины II, разныя до морскаго искуства относящіяся и другія сочиненія къ разсмотрѣнію, отдалъ Александру Семеновичу для перевода на Россійскій языкъ вышедшее тогда знаменитаго Профессора Рома сочиненіе подъ названіемъ: Art de la Marine, *Морское искуство*, содержащее Теорію и Практику Кора-

блестроенія (основанную на вновь произведенныхъ опытахъ о сопротивленіи жидкихъ тѣлъ), Теорію и Практику Вооруженія и Морскую Тактику. Переводъ требовалъ особенныхъ познаній въ наукахъ и въ Россійскомъ якыкѣ, совершенъ съ лучшимъ успѣхомъ, напечатанъ и посвященъ Императрицѣ. Въ тоже время Александръ Семеновичъ составилъ трехъязычный Морской Словарь и началъ сочиненіе Морскаго Словаря съ объясненіемъ всѣхъ содержащихся въ ономъ названій. Не взирая на обширныя занятія по разнымъ важнымъ Государственнымъ должностямъ и порученіямъ, не взирая на отлучки въ чужіе краи по обязанностямъ службы, всегда удѣлялъ время на продолженіе сего полезнаго труда своего. Въ 1830 годѣ, поднесъ Словарь, Государю Императору и всеподданнѣйше просилъ поручить оный для пополненія Ученому Комитету Главнаго Морскаго Штаба; на сіе приношеніе, Его Императорскому Величеству благоугодно было отвѣтствовать Всемилостивѣйшимъ Рескриптомъ въ слѣдующихъ словахъ:

„Александръ Семеновичъ! получивъ чрезъ Начальника Морскаго Штаба Моего

с чиненный вами *полный Морской Словарь*, и видя изъ отношенія вашего къ нему, что и на прежнія ваши по Морской части сочиненія, право перепечатыванія вы предоставляете Правительству, Я съ особеннымъ удовольствіемъ изъявляю вамъ за сіе Мою признательность."

„Труды ваши всегда были полезны отечеству, и мнѣ пріятно видѣть, что и въ свободное отъ службы время вы заботитесь о пользахъ наукъ; обращая же вниманіе ваше на облегченіе средствъ къ изученію Морскаго искусства, вы тѣмъ способствуете успѣхамъ части, составляющей предметъ моихъ попеченій."

Пребываю къ Вамъ благосклоннымъ

На подлинномъ подписано собственною
Его Императорскаго Величества
рукою: *НИКОЛАЙ.*

Въ тоже время Предсѣдатель Ученаго Комитета получилъ отъ Господина Начальника Главнаго Морскаго Штаба предписаніе, въ которомъ сказано:

„Государь Императоръ принявъ благосклонно поднесенный Г. Адмираломъ Шишковымъ составленный имъ Морской

Словарь, и изъявивъ ему Высочайшимъ Рескриптомъ отъ 26-го прошедшаго Августа, за полезные труды его Свою признательность, вмѣстѣ съ тѣмъ повелѣть мнѣ соизволилъ, внести Словарь сей, согласно желанію Г. Адмирала Шишкова, въ Ученый Комитетъ Морскаго Штаба Его Императорскаго Величества, для пополненія."

„Въ слѣдствіе сего честь имѣю препроводить при семъ къ Вашему Превосходительству вышеупомянутое сочиненіе Александра Семеновича, въ трехъ книгахъ заключающееся, для приведенія означенной Высочайшей воли въ исполненіе."

О сдѣланномъ имъ приношеніи Словаря тогда же Сочинитель увѣдомилъ Предсѣдателя Комитета слѣдующимъ письмомъ:

„Извѣстную Вамъ рукописную книгу мою подъ названіемъ *полный, Морской Словарь*, повергнулъ я при письмѣ моемъ къ Стопамъ Его Императорскаго Величества. Хотя я болѣе пятнадцати лѣтъ занимался сею книгою, но желая чтобы по всѣмъ относящимся къ мореплаванію, наукамъ, искуствамъ, художествамъ

и мастерствамъ, всѣ употребляемыя въ оныхъ названія въ ней собраны, и посредствомъ чертежей объяснены были, по великой обширности сего Словаря, не могъ я, при всемъ моемъ неусыпномъ стараніи, довесть его до желаемой полноты и совершенства, особливо же при отвлеченіи разными возлагаемыми на меня должностями; сіе было причиною, что Словарь хотя мною окончанный но неполный, оставался у меня праздно лежащимъ, не изданнымъ. Нынѣ по старости моей и болѣзнямъ, не имѣя никакой возможности симъ заниматься и опасаясь, чтобъ послѣ меня труды мои не пропали, препроводилъ я Словарь, какъ послѣднюю дань ревностнаго служенія моего во флотѣ, къ Государю Императору, прося Его Величество поручить оный Морскаго Штаба Ученому Комитету, въ которомъ Вы съ прочими почтеннѣйшими членами, первенствующимъ засѣдаете. Я увѣренъ, что Словарь въ рукахъ Вашихъ доведенъ будетъ до той полноты и совершенства, до какихъ я довесть онаго не могъ. Отобраніе отъ всѣхъ принадлежащихъ къ мореплаванію и кораблестроенію частей, всѣхъ употребляемыхъ въ оныхъ художественныхъ

терминовъ, покажетъ Вамъ чего въ оной недостаетъ и что прибавить должно. Зная усердное Ваше и всѣхъ почтеннѣйшихъ господъ Членовъ Комитета стараніе о пользѣ службы, я безбоязненно предоставляю свѣдѣніямъ и попеченіямъ Вашимъ, исправить, пополнить и довершить мой трудъ, или собранное трудами Вашими особо приложить; однимъ словомъ, я отдаю въ полное Ваше распоряженіе, сей Словарь и равнымъ образомъ прежде сочиненные, изданные мною журналы, кампанію Адмираловъ Грейга и Чичагова противъ Шведовъ и проч:) отдаю въ собственность Комитета, предоставляя ему право, тѣ изъ оныхъ, которые понадобятся, вновь издавать и перепечатывать по его благоусмотрѣнію.“

Получивъ вышеприведенное Высочайшее повелѣніе, Предсѣдатель Комитета приступилъ къ разсмотрѣнію Словаря, и непрежде какъ чрезъ нѣсколько мѣсяцевъ далъ Комитету предложеніе, въ которомъ сказано:

„Дабы исполнить извѣстное Комитету Высочайшее повелѣніе относительно Словаря Г. Адмирала Шишкова, я раз-

смотривалъ сей Словарь съ крайнимъ вниманіемъ, и нашелъ:

1-е, Всѣ слова принадлежащія къ наукамъ, художествамъ, ремесламъ и искуствамъ до мореплаванія относящимся, помѣщены алфавитнымъ порядкомъ—2-е., Все что подъ названіемъ сихъ словъ въ мореплаваніи извѣстно, въ Словарѣ описано со всякою подробностію и ясностію, которыя служатъ новымъ доказательствомъ разнообразныхъ обширныхъ познаній Г. Адмирала Шишкова, и приверженности его ко Флоту, ибо не взирая на двухълѣтній походъ съ Императоромъ Александромъ Павловичемъ, не взирая на всѣ занятія по должности Государственнаго Секретаря и Министра Просвѣщенія, онъ занимался сочиненіемъ, которое полезно для служащихъ во Флотѣ.—3-е, Всѣхъ словъ помѣщено въ Словарѣ 1251. — 4-е По причинѣ послѣдовавшихъ измѣненій и изобрѣтеній въ разныхъ наукахъ, художествахъ, и въ самыхъ дѣйствіяхъ до мореплаванія относящихся, должно въ Словарѣ, какъ и сочинитель того желаетъ, сдѣлать разныя поправленія, и нѣкоторыя слова прибавить.—5-е. Для исполненія сего надлежало раздѣлить Словарь на нѣсколько осо-

бенныхъ Словарей по разнымъ частямъ Морскаго искуства, и употребить содѣйствія извѣстныхъ знаній и опытности въ каждой части. Я составилъ изъ Словаря Г. Адмирала Шишкова, пять отдѣльныхъ Словарей, а именно: по Кораблеспроенію, Вооруженію, Кораблевожденію, Артиллеріи и Наукамъ. — Для пополненій въ Кораблестроеніи обратился къ Г. Генералъ-Интенданту; по обыкновенной его крайней ревности способствовать всему, что можетъ быть полезно, онъ поручилъ Г.г. Корабельнымъ Инженерамъ сдѣлать нужныя исправленія и пополненія, и отдастъ оныя на разсмотрѣніе Учетнаго Комитета.— Съ Словаремъ по Вооруженію, отнесся къ Командиру Корабля Кульма, Г. Капитану 1-го ранга Лазареву, который всѣми служащими во Флотѣ, начиная съ Высшихъ Начальниковъ, признанъ отлично искуснымъ Капитаномъ. — Съ Словаремъ по Кораблевожденію, къ бывшему Командиру Шлюпа Мирнаго, во время многотрудныхъ подвиговъ среди льдовъ въ близости Южнаго Полюса, Начальствовавшему Кораблемъ Азовомъ въ Наваринскомъ сраженіи, Г. Контръ Адмиралу Лазареву; онъ въ сихъ

двухъ необыкновенныхъ кампаніяхъ доказалъ искуство свое въ Кораблевожденіи.— Морской Артиллеріи Г. Генералъ Маіоръ Богдановъ, по долголѣтнему надзору надъ школою Морской Артиллеріи, всегда особенно занимался Теоріею и Практикою сей науки, по распоряженію Высшаго Начальства, сочиняетъ планы, дѣлаетъ модели, производитъ разныя опыты, а потому собраніе словъ принадлежащихъ къ Артиллеріи, вручено отъ меня Г. Богданову.— Г. Капитанъ 1-го ранга Горковенко съ давняго времени преподаетъ въ Морскомъ Кадетскомъ Корпусѣ высшую Математику, Механику, Физику; три послѣдовательные Начальника Корпуса возложили на него должность Инспектора надъ классами; по симъ причинамъ я обратился къ нему для пополненія Словаря по Наукамъ до Морскаго Искуства относящимся. — Такимъ образомъ, извѣстныя знанія и опытность Г. г. Генералъ Интенданта и Корабельныхъ Инженеровъ, Контръ Адмирала и Капитана Лазаревыхъ, Генералъ-Маіора Богданова и Капитана 1-го ранга Горковенки, служатъ удостовѣреніемъ и ручательствомъ Комитету, что Высочайше повелѣнное дополненіе къ Словарю

Г. Адмирала Шишкова, сдѣлано будетъ лучшимъ образомъ; для большей пользы и удобности полагаю, пять частныхъ Словарей не соединять въ одинъ общій Словарь расположенный по Алфавитному порядку; тогда Морскіе Инженеры будутъ имѣть особенный Словарь по Кораблестроенію, Артиллерійскіе Офицеры по Артиллеріи, для Офицеровъ Флотскихъ будетъ Словарь собственно по Вооруженію, Кораблевожденію и по Наукамъ до Мореплаванія относящимся, а всѣ пять частей вмѣстѣ составятъ общій Морской Словарь, или такъ сказать краткую Морскую Энциклопедію.“

Предпринятое дополненіе Словаря пошло весьма успѣшно; покойный Г. Генералъ-Интендантъ и состоящій нынѣ въ семъ званіи, доставили препровожденныя къ нимъ выписки словъ, принадлежащихъ къ Кораблестроенію съ прибавленіями и дополненіями, и потому можно было приступить къ печатанію *Словаря по Кораблестроенію*. Желая произвести изданіе всѣхъ пяти Словарей выгоднѣйшимъ образомъ для Комитета, Предсѣдатель, какъ Членъ Императорской Россійской Академіи, обратился къ Президенту оной съ

письмомъ въ слѣдующихъ словахъ: „Изъ отношенія моего Маія отъ 29-го за N 167-мъ, Вашему Высокопревосходительству извѣстно, какія мѣры приняты, чтобы, согласно желанію Вашему, сочиненный Вами Морской Словарь въ чемъ нужно дополнить; Комитетъ ревностно занимаясь тѣмъ, что можетъ быть полезно служащимъ во Флотѣ, намѣренъ приступить къ изданію драгоцѣннаго Вашего для нихъ подарка, съ удовольствіемъ заплатитъ за бумагу и награвированіе разныхъ Чертежей, и какъ Морская Типографія имѣетъ столько работъ, что не можетъ принять еще новой, то должно будетъ печатать въ Типографіи посторонней. Имѣя честь быть Членомъ Россійской Академіи, я желаю, чтобы изданіе одного изъ лучшихъ твореній нашего Президента, произведено было въ ея Типографіи, а потому, обязанностію поставляю представить Вашему Высокопревосходительству:—1-е. Академія особенно занимается объясненіемъ словъ входящихъ въ составъ Русскаго языка во всѣхъ разныхъ ихъ значеніяхъ;—2-е. весьма многія слова, принадлежащія къ Морскому искусству и помѣщенныя въ Вашемъ Словарѣ, совершенно Русскія, а имен-

но: *Корабль, Руль, Парусъ, Весло, Якорь, Дно, Вѣха, Корма, Носъ, Судно, Отмель, Снасть, Маякъ, Канатъ, Водололь, Долгота*, и проч., другія хотя и иностранныя, но обрусѣли какъ то: *Мачта, Карта, Портъ, Флагъ, Блокъ, Шлюбка, Магнитъ, Гавань, Галіотъ, Штормъ*, и проч. Подобныхъ словъ какъ первыхъ, такъ и послѣднихъ великое множество. 3-е. Академія издаетъ на свой счетъ сочиненія и переводы полезные для Русскихъ. Словарь Вашъ будетъ весьма полезенъ и нуженъ, для знаменитой части Русскихъ, то есть для служащихъ во Флотѣ и для торговаго нашего Мореплаванія, особенно нынѣ, когда по Высочайшей волѣ учреждено новое Училище Судоходства. — 4-е. Академія приняла на себя изданіе всѣхъ Вашихъ сочиненій.—По симъ совокупнымъ причинамъ я нахожу, что она должна участвовать въ изданіи одного изъ полезнѣйшихъ произведеній неусыпныхъ трудовъ Вашихъ, должна тѣмъ паче, что таковое участіе, не потребуетъ никакихъ издержекъ, кромѣ печатанія безъ платы; при семъ случаѣ полученіе платы было бы столько же неприлично для Академіи,

сколько напротивъ ей прилично споспѣшествовать общеполезному дѣлу и воспользоваться новымъ случаемъ изъявить ея уваженіе достопочтеннѣйшему нашему Президенту.“

На сіе письмо, Сочинитель Словаря, какъ Президентъ Академіи, отвѣтствовалъ: „Я предложилъ Россійской Императорской Академіи Ваше ко мнѣ письмо, въ которомъ, имѣя попеченіе о изданіи нужныхъ для Флота книгъ, желаете Вы, чтобъ сообщенная мною въ Ученый Комитетъ Морскаго Штаба книга, подъ названіемъ *Морской Словарь*, напечатана была въ Академической Типографіи, на основаніи въ письмѣ Вашемъ изложенномъ. Академія тѣмъ съ большимъ удовольствіемъ на то соглашается и благодаритъ Васъ, что подаете ей способъ участвовать въ изданіи книги, которая будучи полезна для Морской службы, полезна также въ отношеніи къ языку, потому что совмѣщаетъ въ себѣ множество названій, въ Морскихъ наукахъ, искуствахъ, художествахъ и ремеслахъ употребительныхъ и въ ней объясненныхъ.“

По полученіи сего отвѣта, начато печатаніе предлежащаго Словаря по Ко-

раблестроенію; нужно было сдѣлать потребные къ оному чертежи сообразно съ объясненіемъ словъ и поручить сіе искусному Корабельному Инженеру; по отношенію о семъ къ Г. Генералъ-Интенданту, присланъ обучавшійся четыре года въ Англіи Инженеръ Михельсонъ; онъ сдѣлалъ двадцать одинъ чертежъ, которые разсмотрѣны и утверждены старшимъ изъ присутствующихъ въ Учетномъ Комитетѣ, Корабельнымъ Мастеромъ Г. Амосовымъ; корректура, въ томъ что̀ собственно относится до Кораблестроенія, поручена была также Инженеру Михельсону; упоминаемые 21 чертежъ, выгравированные здѣсь приложены.

Такимъ образомъ произведено исправленіе, дополненіе и изданіе *Словаря ло Кораблестроенію*, который, служащими во Флотѣ и Корабельными Инженерами конечно принятъ будетъ съ особеннымъ удовольствіемъ, тѣмъ паче, что таковаго на Россійскомъ языкѣ еще не было. Въ семъ Словарѣ разныхъ названій 313. Въ томъ числѣ оставленныхъ безъ всякаго поправленія 210, поправленныхъ 62, не помѣщенныхъ Сочинителемъ 41; при окончаніи поправленныхъ названій, поставле-

ны **, при названіяхъ непомѣщенныхъ Сочинителемъ *.

Словари по Наукамъ, не принадлежатъ къ систематическимъ изложеніямъ, употребляемымъ для преподаванія сихъ Наукъ, но обучающимся доставляютъ великое пособіе для пріобрѣтенія нужныхъ имъ свѣдѣній; на примѣръ: Гардемарины и Ученики Кондукторскихъ ротъ учебнаго Морскаго Экипажа; при самомъ поступленіи ихъ въ классъ Корабельной Архитектуры, имѣя предлежащій Словарь, весьма скоро, такъ сказать не примѣтнымъ образомъ узнаютъ объясненныя названія, относящіяся собственно къ Кораблестроенію. Упражняющимся въ Наукахъ, Словари служатъ вспомогательнымъ средствомъ въ ихъ занятіяхъ, къ облегченію памяти и трудовъ; легко случится, что названіе или значеніе названія, не часто употребляемаго, какъ на примѣръ въ Кораблестроеніи: *Батоксовыя-Линіи*, *Дромгедъ*, *Котендаунъ*, *Спиркетингъ*, и другіе подобные, не скоро придутъ на память, въ такомъ случаѣ, предлежащій Словарь готовое пособіе; наконецъ ежели не обращающіе особеннаго вниманія на одну какую либо Науку, пожелаютъ имѣть свѣ-

дѣніе о томъ, что имъ кажется въ сей Наукѣ примѣчанія достойно, они могутъ весьма легко найти желаемыя свѣдѣнія въ Словаряхъ.— Польза Словарей по Наукамъ столько всѣмъ извѣстна, что не нужно о семъ распространяться.

Александръ Семеновичь Шишковъ, оканчивая поприще примѣрнаго, болѣе 60-ти лѣтъ продолжаемаго служенія Отечеству, доставилъ новое доказательство своихъ чувствованій къ служащимъ во Флотѣ, крайняго желанія быть имъ полезну, а потому они конечно съ особеннымъ удовольствіемъ увидятъ изображеніе достопочтеннаго Сочинителя Морскаго Словаря,— Портретъ его, по порученію Россійской Академіи выгравированный Г-мъ Профессоромъ Уткинымъ, здѣсь помѣщенъ.

Предсѣдатель Комитета Голенищевъ-Кутузовъ.

СЛОВАРЬ ПО КОРАБЛЕСТРОЕНІЮ.

А.

Анкеръ-штокъ, или Якорный Штокъ, имя сущ. муж. — Къ каждому двухъ рогому Якорю, на верхній конецъ Верешена, поперечно Лапамъ, придѣлываютъ деревянный брусъ состоящій изъ двухъ штукъ въ толщину Верешена, длиною равный всей длинѣ Якоря; сіи двѣ штуки, объемля Верешено поперечно, скрѣплены одна съ другою желѣзными Бугелями и Болтами, составляютъ Анкеръ-штокъ, безъ котораго Якорь не можетъ быть употребленъ надлежащимъ образомъ, ибо брошенный въ воду, Штокомъ ложится на грунтъ земли; Лапы перпендикулярны къ плоскости Штока, и потому углубляются въ землю. ★★

Ахтеръ-люкъ, имя сущ. муж. — Одинъ изъ главныхъ трехъ Люковъ, первый отъ Гротъ-мачты къ Кормѣ, служащій для опусканія въ Трюмъ разнаго груза, сдѣланъ на каждой Палубѣ, одинъ надъ другимъ. ★★

Ахтеръ-штевень, имя сущ. муж. — На Голландскомъ языкѣ значитъ тоже что

на Англинскомъ Старнъ-постъ, но первое наименованіе употребляемо болѣе у Мореплавателей, второе у Корабельныхъ мастеровъ, какъ и многія другія слова, введенныя къ намъ въ Оснастку или Вооруженіе Корабля съ Голландскаго, а въ Строеніе съ Англинскаго языка. Старнъ-постомъ называютъ прямый съ четырехъ сторонъ въ извѣстную толщину обдѣланный брусъ, стоящій вертикально, а на иныхъ Судахъ нѣсколько наклонно назадъ на Кормовой оконечности Киля, служащій главнымъ основаніемъ Кормовой части вообще всякаго Судна. Посему Старнъ-постъ или Ахтеръ-штевень, дѣлаютъ изъ самаго крѣпкаго прочнаго дерева; верхній конецъ доходитъ до такой высоты чтобы можно вставить надъ онымъ Румпель для управленія Рулемъ, котораго Петли укрѣплены на Старнъ-постѣ, см. чертежъ 1-й.

Б.

Баба, имя сущ. жен.—Большой четвероугольный кусокъ чугуна или тяжелая Гиря, имѣющая вверху ушко, за которое привязываютъ веревку проходящую чрезъ большой Шкивъ, вставленный въ верхнемъ брусѣ, такъ называемаго Копра, который составленъ изъ горизонтальной перекладі-

ны, соединенной съ вершинами двухъ высокихъ стоекъ, утвержденныхъ на подвижномъ деревянномъ основаніи. Бабу употребляютъ для вбиванія въ землю Свай, охраняющихъ берега каналовъ отъ осыпанія, или служащихъ основаніемъ, для утвержденія на ономъ какого либо зданія строемаго на водѣ и на берегу. Коперъ подводятъ къ Сваѣ такъ, чтобъ Баба находилась между двумя упомянутыми стойками, тогда помощію веревки и Шкива, поднимаютъ оную къ срединѣ перекладины Копра, съ сего мѣста опущенная, она падаетъ на вершину Сваи, и такимъ образомъ чрезъ многократное повтореніе сихъ ударовъ понуждаетъ нижній заостренный конецъ ея уходить въ землю, а дабы Баба не могла уклоняться изъ плоскости Копра, для сего дѣлаютъ на ономъ жолобъ или Шпунтъ. Бабу обшиваютъ во кругъ досками, изъ коихъ у двухъ боковыхъ пущены во всю вышину ихъ шипы, которые ходя въ упомянутомъ Жолобѣ или Шпунтѣ, не допускаютъ оную упадать иначе какъ на вершину Сваи.

Бабка, имя сущ. жен.—На рѣчныхъ Судахъ деревянныя стойки которыя ставятъ по бокамъ Судна, а на оныя кладутъ четвероугольные, или инымъ образомъ обдѣлан-

ные поручни, называемые порысками, которые вмѣстѣ съ Бабками составляютъ родъ перилъ окружающихъ бока Судна.

Бакбордъ, имя сущ. муж.—лѣвая сторона Судна когда находясь на Суднѣ смотришь на Носъ.

Бакъ, имя сущ. муж.—Первая килевая съ Носу штука, къ которой придѣлываютъ нижнюю часть Стема для соединенія онаго съ Килемъ. См. чертежъ 2-й. * *

Бакъ, или Форъ-кастель, имя сущ. муж. Небольшой помостъ или Палуба, находящаяся въ нѣкоторой высотѣ надъ верхнимъ Декомъ, простирающаяся отъ Бикгеда за Фокъ-мачту. Помостъ сей въ равной высотѣ съ подобнымъ ему другимъ помостомъ называемымъ Кварперъ-декъ или Шканцы, такъ что между сими обоими помостами и Бортами Корабля, остается пустое мѣсто, открывающее часть верхняго Дека. — Широкія доски называемыя Шкафутами и лежащія по Бортамъ Корабля въ ровень съ сими помостами, соединяютъ ихъ и служатъ для перехода съ одного на другой. На Бакѣ ставятъ небольшаго калибра Пушки. Боцмана и матрозы назначенные къ разнымъ работамъ при управленіи Носовыми Парусами, при бросаніи и

подниманіи Якоря, и во всякое время, а особливо ночью или въ мрачную погоду, для смотрѣнія передъ Носомъ, земли, Судовъ, надводныхъ камней, или другихъ опасностей, стоятъ на Бакѣ. Въ послѣднемъ случаѣ, Вахтенный офицеръ со Шканецъ возбуждаетъ ихъ сими произносимыми въ Рупоръ словами: *на Бакѣ, смотри вѣ передѣ!* Бакъ отдѣленъ отъ Гальюна переборкою, въ которой по обѣимъ сторонамъ Бушприта двѣ двери для выхода на Гальюнъ. Подъ Бакомъ кухня, и по сторонамъ двѣ малыя Каюты для Шхипера, которыя потому и называютъ Шхиперскими. Нынѣ пустое мѣсто между Бакомъ и Шканцами на срединѣ застилаютъ палубными досками, а между срединой и Шкафутами дѣлаютъ рѣшетчатыя Люки, по длинѣ Судна отъ Грошъ Мачты до самаго Бака или Форъкастеля для свободнаго прохожденія воздуха въ Палубу; надъ сими Люками помѣщаютъ Ростеры и на оныхъ запасный Рангоутъ; а между Рангоутомъ на срединѣ, Барказъ. (На Шкафутахъ нынѣ ставятъ Артиллерію). На Бакѣ съ Носу устроены для подниманія Якорей выстрѣленные за бортъ Краны, называемые Кранбалки, подлѣ оныхъ на бортѣ Кнехты для крѣпленія Пертu-

леня. Не много позади Фокъ-мачты дѣлаютъ надъ кухнею Люки, въ одинъ изъ оныхъ проведена дымовая труба. Для прохода съ Бака на Гальюнъ сдѣланы по сторонамъ въ нѣкоторомъ разстояніи отъ средины Порты * *

Балка, имя сущ. жен. — Деревянный брусъ или перекладина, служащая къ поддерживанію какого либо помоста. Брусья, посредствомъ которыхъ Корабль, или Фрегатъ стоитъ подняты на Камеляхъ, называютъ также Балками.

Балконъ, имя сущ. муж. — Самая задняя часть Шканечнаго помоста или пола Капитанской Каюты, обставленная перилами съ лежащимъ на оныхъ корнизомъ. Балконъ отдѣленъ отъ Капитанской Каюты переборкою, въ которой дѣлаютъ окна и по сторонамъ ихъ двери для входа на Балконъ. Прежде сего обводъ онаго, окружая боковыя Галлереи, простирался далѣе Кормовыхъ стѣнъ Корабля, но нынѣ для лучшаго вида Кормы, по большой части, Балконъ соумѣщаютъ между стѣнами. На трехъ-дечныхъ Корабляхъ иногда по два таковыхъ Балкона, одинъ въ Адмиральской, а другой въ Капитанской Каютахъ. Нынѣ дѣлаютъ Балконы только на Корабляхъ съ круглыми Кормами. * *

Барказъ, имя сущ. муж.—Большое Гребное Судно употребляемое для перевоза большихъ тяжестей и подниманія Якорей, когда находится при Кораблѣ. *

Баржа, имя сущ. жен. — Гребное Судно подобное рѣчной Шлюпкѣ; отъ средины къ Кормѣ на Баржѣ сдѣлана изъ досокъ Каюта рѣзьбою и другими украшеніями убранная (нынѣ сіи Суда вышли изъ употребленія). Въ 1818-мъ году построена была въ Петербургѣ, Баржа въ 40 веселъ которая находится въ Главномъ Гребномъ Портѣ. * *

Баррель, имя сущ. жен.—Первая и главная внутри Шпиля (см. сіе слово) во всю вышину основная штука и Валъ или сердечникъ онаго; къ сему Валу утверждены всѣ части входящія въ составъ Шпиля; по числу вкладываемыхъ въ оный, Вельпсовъ; бываетъ огранень на 12 или 10 сторонъ; толщиною въ діаметрѣ по рангамъ Судовъ отъ 30ти до 20ти и менѣе дюймовъ. Баррель дѣлаютъ изъ самаго прочнаго и здороваго дерева. *

Баргоутъ, имя сущ. муж.—Нѣсколько Поясовъ наружной Обшивки, толщиною своею превосходящихъ прочіе, составляютъ Баргоутъ. У большихъ Кораблей четыре Баргоута: нижній или Мейнъ-вельсъ Бар-

гоутъ на вышинѣ отъ Грузовой Ватерлиніи до Гонъ-декъ Портовъ; Чанель-вельсъ у 3-хъ дечныхъ Кораблей между Гонъ-декъ и Мидель-декъ Портовъ а у 2-хъ дечныхъ между Гонъ-декъ и Опоръ-декъ Портовъ; Шіеръ-вельсъ у 3-хъ дечныхъ между Мидель-декъ и Опоръ-декъ Портовъ и Шіеръ-стрекъ отъ Опоръ-декъ Портовъ до Планшира. Баргоутны, связывающіе непосредственно Наборъ Корабля всегда дѣлаютъ толще прочей Обшивки, дабы перерубленная Портами надводная часть, могла быть связана прочнѣйшимъ образомъ, соразмѣрно тяжести и силѣ Артиллеріи. *

Батоксовыя-Линіи, имя сущ. жен. — Нижнюю Кормовую часть Корабля называютъпо Англински *buttock*, и хотя слово сіе у насъ неупотребительно, однако составляющія въ чертежахъ сію Кормовую часть кривыя линіи, или погиби, называютъ иногда Батоксовыми линіями, такъ какъ кривыя линіи, составляющія Носовую часть корабля, (носъ на Англійскомъ языкѣ bow], называютъ Баулиніи. Батоксовыя линіи, проведенныя на чертежѣ въ извѣстномъ одна отъ другой разстояніи, паралельно средней линіи полушироты и Корпуса или діаметральной плоскости Корабля, чрезъ пересѣченіе коихъ съ поле-

речными обводами или Шпангоутами образуются согласныя кривыя линіи, называемыя также Башоксы, вычерчиваемы на боковомъ чертежѣ Корабля, или другаго рода Судна, для повѣренія и согласованія обвода Шпангоутовъ. * *

Бикгедъ, имя сущ. муж. — Переборка въНосовой части такого Корабля, у коего Форъ-кастель или Бакъ не доходитъ до Стема, но оканчивается сею переборкою, на срединѣ которой между Недгедсами проходитъ Бушпритъ а по сторонамъ сдѣланы двери для выхода на Гальюнъ. На нынѣ строемыхъ Корабляхъ сей переборки не дѣлаютъ а Форъ-кастель и самый Бортъ доводятъ до Стема. * *

Бимсъ, имя сущ. муж. — Бимсы толстые деревяные брусья, на большихъ военныхъ Корабляхъ для сбереженія цѣльныхъ деревъ, составлены изъ двухъ и трехъ штукъ связываемыхъ Замками и скрѣпляемыхъ Болтами и Коксами. Концы Бимсовъ нарублены на толстые пояса, называемые Клямсы, со стѣнами Судна скрѣплены посредствомъ вѣтвистыхъ деревъ или кокоръ, называемыхъ Книсы. Бимсы должны имѣть нѣкоторую погибь или кривизну по ихъ длинѣ, такъ чтобы средина ихъ была выше горизонтальной плоскости про-

ходящей по концамъ оныхъ, дабы вода удобнѣе стекала съ Дековъ къ Бортамъ судна, и чтобъ Пушки во время стрѣльбы могли меньше отдаваться назадъ и скорѣе на мѣста свои возвращаться. Длиннѣйшій изъ Бимсовъ находится въ самомъ широкомъ мѣстѣ Судна, то есть между парою или двумя противуположными Мидель Шпангаутами. Бимсы отличаютъ по названію тѣхъ Дековъ, къ которымъ они принадлежатъ, какъ то: Орлопъ-бимсы, Гонъ-декъ-бимсы, Опоръ-декъ-бимсы, Форъ-кастель и Юшные бимсы. См. чертежъ 3-й.**

Битенги, имя сущ. муж. — Толстые квадратные брусья, перпендикулярно поставленные при соотвѣтствующихъ имъ палубныхъ Бимсахъ, съ коими скрѣплены. Таковыхъ Битенговъ на военныхъ Судахъ бываетъ четыре, ставятъ оные по парно. Первая или передняя пара при первомъ Бимсѣ къ Кормѣ за Фокъ мачтою вторая или задняя пара въ разстояніи отъ первой черезъ одинъ или два Бимса въ корму. Верхніе концы ихъ бываютъ у 3-хъ и 2-хъ дечныхъ Кораблей на Гонъ-декѣ, у Фрегатовъ и прочихъ судахъ на Опоръ-декѣ, нижніе же пропускаются до Орлопъ и до Платформъ-Бимсовъ. Къ каждому Битенгу придѣлываютъ съ передней сто-

роны изъ коренистыхъ деревъ, такъ называемые, Стандерсы, служащіе пособіемъ къ сопротивленію отъ сильнаго напряженія Якорныхъ Канатовъ. Къ каждой парѣ Битенговъ придѣлываютъ съ задней стороны на вышинѣ отъ Палубы около двухъ футовъ, поперечно, четверогранныя брусья, и называютъ оные Красписами, концы ихъ выходятъ за Битенги до $2\frac{1}{2}$ футовъ, и столько же остается отъ верхней ихъ стороны до верхняго конца Битенговъ. Канаты отъ Якорей, проходящіе внутрь судна чрезъ Клюзы, закладываютъ и крѣпятъ на устроенныхъ такимъ образомъ Битенгахъ. На большихъ Корабляхъ дѣлаютъ еще позади Бизань мачты на той же палубѣ одну пару Битенговъ также съ Красписами и Стандерсами, они служатъ для крѣпленія Шварговъ проходящихъ въ отступные Порты. — Черт. 4-й. * *

Битенгъ-краписы, имя сущ. муж. Наименованіе сіе объяснено въ словѣ Битенгъ. Присовокупить должно, что для Якорныхъ Канатовъ на заднюю сторону Красписовъ наддѣлываютъ доски или наличники, дабы треніемъ Каната невредило самихъ Красписовъ; сіи наддѣлки удобно можно перемѣнять. *

Битенгъ-стандерсы, имя сущ. муж. Названіе сіе объяснено въ словѣ Битенгъ. Къ сему должно прибавить что, въ каждомъ Стандерсѣ при самой Палубѣ возлѣ Битенговъ дѣлаютъ дыры такой величины, чтобъ могъ проходить Стопоръ. *

Битсы, имя сущ. муж.—На верхнихъ Палубахъ около Мачтъ при ближайшихъ къ онымъ съ Носу и съ Кормы Бимсахъ, перпендикулярно поставленныя четырехъ сторонные, извѣстной толщины брусья, коихъ на большихъ Судахъ по четыре а на малыхъ по два около каждой Мачты, и къ нѣкоторымъ придѣлываютъ Стандерсы. (Смот. Битенгъ-Стандерсы). Битсы ограждаютъ Красписами, въ которыя вставляютъ Шкивы и Кофель-нагили для ходу и крѣпленія Снастей; да и въ самыхъ Битсахъ для того же вставляютъ Шкивы. Битсы отличаютъ по названіямъ тѣхъ Мачтъ, къ коимъ они принадлежатъ; а именно около Гротъ мачты: Мейнъ-джіеръ-шитъ-Битсы; около Фокъ мачты: Форъ-джіеръ топсель шитъ-Битсы, также и у Бизань Мачты. *

Боканцы, имя сущ. муж.—Выставленные на внѣшнюю сторону, за Бортъ Судна, деревяные или железныя небольшой толщины брусья на коихъ подняты и во

время похода висятъ Гребныя Суда; Боканцами также называютъ небольшія выстрѣлы въ Носовой части Корабля, къ концамъ коихъ посредствомъ Блоковъ тянутъ Фока-галсъ. — Чертежъ 5-й. * *

Болтъ, имя сущ. муж. — Большей или меньшей длины и толщины желѣзный или мѣдный прутъ, у коего на одномъ концѣ сдѣлана шляпка какъ у гвоздя, только съ большею выпуклостію, другой конецъ оставленъ прямо обрубленнымъ, и въ такомъ видѣ называютъ Заклепной Болтъ, будеже сей конецъ заостренъ наподобіе гвоздя, то называютъ Остроконечный, а когда имѣетъ въ семъ же концѣ пробитую по длинѣ дыру, тогда отличаютъ названіемъ Болта съ Чекою. — Мѣдные Болты бываютъ круглые; желѣзные дѣлаютъ изъ круглаго, осьми граннаго и четырехъ граннаго желѣза, употребляемыя въ Кораблестроеніе для крѣпленія всѣхъ вообще членовъ; мѣдными крѣпятъ токмо въ подводной части, а желѣзными въ надводной. * *

Бомбардирскій, Корабль, имя сущ. муж. Военное Судно вооруженное осадною Артиллеріею и Моршрою, употребляемое при бомбардированіи крѣпости или города дабы сіи Суда имѣли менѣе углубле-

нія въ водѣ и чрезъ то могли подходить ближе къ берегу, они плоскодонные. *

Бонъ, имя сущ. муж.—Толстое бревно, одинакое или сплоченное изъ многихъ деревъ, служащее для загражденія воротъ или входа въ Гавань. Длина Бона равна ширинѣ сихъ воротъ, въ коихъ оно плаваетъ, а къ концамъ привязаны цѣпи или веревки, дабы поставленный часовой могъ для пропуска Судна оттолкнуть или какъ говорятъ *отдавать Бонъ*, и потомъ притягивать къ воротамъ.

Бортъ, имя сущ. муж.—Сіе слово означаетъ иногда самый токмо верхній край Корабельнаго бока или стѣны, какъ напримѣръ: поставить людей по Борту, упасть съ Борта, бросить за Бортъ, и проч.; а иногда знаменованіе онаго простираетсяи на весь бокъ Корабля, какъ напримѣръ: мы сражались лѣвымъ Бортомъ, палить на оба Борта, Шлюпка пристала къ правому Борту, положить Руль на Бортъ и проч. Бортъ съ Бортомъ, выраженіе означающее сближеніе двухъ Кораблей, такъ что они касаются боками одинъ другаго. Бортъ противъ Борта, положеніе двухъ Кораблей, лежащихъ на траверзѣ и параллельно между собою въ нѣкоторомъ разстояніи. * *

Ботъ, имя сущ. муж. — Транспортное, двухъ или одно мачтовое Судно, употребляемое для перевозки въ Порты и ко Флоту разнаго груза. * *

Брашпиль, имя сущ. муж.—Состоитъ изъ круглаго Вала называемаго Баррель концами лежащаго на поставленныхъ стойкахъ, въ коихъ сдѣланы выкружки; обращается посредствомъ закладываемыхъ рычаговъ называемыхъ Вымбовки, для коихъ продолблены дыры. — Брашпиль устроенъ въ Носовой части Судна поперегъ Палубы въ такомъ отъ оной возвышеніи, чтобы Канатъ могъ свободно навертываться; для удержанія обращеніи Барреля, т. е. Вала, назадъ отъ усиленія вывертываемой или подымаемой тяжести, съ противодѣйствующей стороны закладываютъ желѣзные Палы, которые верхними концами обращаются на Шалнерахъ въ стойкахъ а для нижнихъ концевъ сдѣланы въ Баррелѣ гнѣзда въ которые опускаясь, и упираясь препятствуютъ Баррелю обращаться назадъ. — На транспортныхъ и купеческихъ Судахъ для подняtія изъ воды Якорей и другихъ тяжестей вмѣсто обыкновенныхъ Шпилей, какъ по причинѣ малаго числа служителей, такъ и для лучшей удобности дѣлаютъ Брашпили, по-

тому что дѣйствовать оными можетъ даже и одинъ человѣкъ. — Чернежъ 6-й. *

Брестгуки, имя сущ. муж.—Толстые вѣтвистые члены, укрѣпляющіе Носовую часть Корабля, положены поперегъ внутреннихъ обводовъ Стема и Гасписовъ, и пришиты къ онымъ Нагилями и Болтами, изъ которыхъ послѣдніе проходятъ сквозь Обшивку, сквозь Гасписы и всю толщину Брестгуковъ, и на оныхъ заклепаны. Два первые Брестгука непосредственно въ томъ мѣстѣ, гдѣ Фокъ-мачта имѣетъ Шпоръ, для коего между оными сдѣланъ Степсъ; отъ Степса до нижней Палубы положены въ равномъ разстояніи у Кораблей 4 или 5, у Фрегатовъ 3 или 4 Брестгука, а потомъ слѣдуютъ подъ каждою Палубою, также подъ Бушпритомъ и Клюзами, и посему число ихъ на Кораблѣ бываетъ до 12-ти. Они толще и длиннѣе Книсъ; тѣ которые непосредственно подъ Деками, поддерживаютъ помостъ сихъ Дековъ; а на тѣхъ которые подъ вторымъ или верхнимъ Декомъ, часто лежитъ нижній край Бушприта. Передняя или выпуклая сторона сихъ Брестгуковъ должна быть обдѣлана по сгибу того мѣста, на которомъ Брестгукъ помѣщенъ, и дабы сія сторона мо-

гла прилечь плотно ко внутренности Носа, вѣшви верхнихъ Брештуковъ составляютъ между собою уголъ большій нежели вѣшви нижнихъ. Заднюю или вогнутую ихъ сторону, не нужно имѣть сообразною съ обводами Носовой части, и для того дѣлаютъ оную такимъ образомъ, чтобы Брештукъ въ воротѣ былъ сколько можно толще, и великими размѣреніями своими способствовалъ къ вящшей твердости Корабельнаго Носа, той части Корабля, которая при разсѣканіи воды и при глубокомъ погруженіи въ оную, претерпѣваетъ большіе удары. Въ Кормѣ Корабля также деревья подобныя Брештукамъ, и отличены особеннымъ наименованіемъ, Крачесы; изъ Брештуковъ, тѣ на которыхъ лежатъ Деки, заимствуютъ отъ оныхъ частныя свои названія, какъ напримѣръ: Гонъ-декъ-Брештукъ, Опоръ-декъ-Брештукъ и проч. Чертежъ 7-й.

Брештрейдерсы, имя сущ. муж.—Внутри Корабля, діагонально на стѣну придѣланные, извѣстной толщины брусья, нижніе концы ихъ у Орлопъ-палубы, срединою касаются соотвѣтствующихъ Бимсовъ Гонъ-дека, а верхніе концы подъ Бимсами, у 3-хъ дечныхъ Кораблей: Мидель-дека, у 2-хъ дечныхъ, Опоръ-дека и названы Гонъ-дечные

Брестрейдерсы; тѣ которыя у 3-хъ дечныхъ Кораблей начинаются отъ Гонъ-дека и касаяся Бимсовъ Мидель-дека, доходятъ до Бимсовъ Опоръ-дека, называемы Мидельдечные Брестрейдерсы, расположены сообразно мѣстности въ каждомъ простѣнкѣ между Портами, или какъ удобность въ отношеніи къ Бимсамъ и Портамъ позволяетъ. — Каждый Брестрейдерсъ діагональнымъ своимъ положеніемъ по Набору, перевязываетъ нѣсколько Шнангоутовъ, всѣ же доставляютъ крѣпкую и взаимную связь стѣнамъ Корабля. — Съ прилежащими Бимсами скрѣпляемы горизонтально Болтами, чрезъ что и Палубы имѣютъ общую связь съ стѣною Корабля, весьма нужную для удержанія ихъ въ неизмѣняемомъ положеніи какъ по вертикальному, такъ и горизонтальному направленіямъ.

Брестреель, имя сущ. муж. — Корнизъ при нижней кромкѣ Кормовыхъ оконъ въ Капитанской Каютѣ.

Бретлейнъ, имя сущ. муж. — Кривая Линія опредѣляющая самую большую Ширину каждаго изъ Шпангоутовъ, проводимая на Чертежѣ по всей длинѣ Судна отъ Форъштевня до Ахтеръштевня, такимъ образомъ чтобы пресѣкала каждый

Шпангоутъ въ томъ мѣстѣ гдѣ самая большая онаго Ширина.

Бригъ, имя сущ. муж.—Двухъ мачтовое военное Судно, имѣющее отъ 6-ти до 24-хъ орудій. — Названіе Бригъ, даютъ не по числу орудій, а по образу Вооруженія, такъ что съ 10-ю и 6-ю орудіями, и даже во все безъ орудій, то есть, купеческія Суда, по образу ихъ Вооруженія называютъ Бригами. ★

Бротъ-камера, имя сущ. жен.—Называемая также Сухарный Погребъ. Въ Трюмѣ Корабля, то есть въ самомъ низу его внутренности, начиная отъ Бизань-мачты, все остающееся въ Кормѣ пространство отдѣляютъ переборкою отъ низу до вышины-Гонъ декъ-палубы; сію отдѣленную часть Трюма называютъ Бротъ-камера, въ которую или прямо насыпаютъ или въ куляхъ и мѣшкахъ кладутъ сухари. Для хода въ Бротъ-камеру дѣлаютъ на Гонъ-декѣ, Люкъ или отверстіе такой величины, чтобы могъ проходить наполненный сухарями куль, съ Орлопъ-палубы сдѣланы двери; стѣны Бротъ-камеры во внутренности обшиты тонкими досками и Пазы у досокъ сдѣланы въ Закрай. ★

Брызгасъ, имя сущ. муж. — Плот-

никъ, который при построеніи Судовъ, просверливаетъ мѣста для вколачиванія Болтовъ и Нагилей, служащихъ къ скрѣпленію разныхъ частей Судна; онъ вколачиваетъ и заклепываетъ сіи Болты. Брызгасу потребны великая сила, особенный навыкъ и искуство.

Бушпритъ, имя сущ. муж.—Кромѣ трехъ или двухъ Мачтъ, на Корабляхъ, Фрегатахъ и другихъ Судахъ, ставятъ на оконечности Носовой части Бушпритъ; Мачты стоятъ вертикально, а Бушпритъ возвышается переднимъ концемъ отъ горизонта около 30-ти градусовъ; внутренній конецъ утвержденъ въ устроенномъ для того Пяртнарсѣ; на 3-хъ и 2-хъ дечныхъ Корабляхъ на Гонъ-декѣ, а у Фрегатовъ на Опоръ-декѣ. Бушпритъ лежитъ на Стемѣ между Недгедсами, и внѣшнимъ концомъ возвышаясь надъ Гальюномъ, продолжается далѣе онаго впередъ, оканчиваясь Эзельгофтомъ, отъ коего начинается продолженіе Бушприта называемаго Утлейгеръ (см. сіе слово). ★

Бушпритъ-пяртнарсъ или Степсъ, имя сущ. муж.—Три вмѣстѣ сплоченныя штуки, шириною у Кораблей около $4\frac{1}{2}$, у фрегатовъ, около $3\frac{1}{2}$ футовъ, скрѣплены по ширинѣ Болтами, поставлены вертикально

нѣсколько впереди Фокъ-мачты, при переднихъ сторонахъ соотвѣтствующихъ Бимсовъ, на Корабляхъ у Гонъ-дека, на Фрегатахъ у Опоръ-дека такъ что почти перпендикулярны, къ направленію Бушприта. Въ Пяртнарсѣ дѣлаютъ гнѣздо или мѣсто для Шпора, въ которомъ утвержденъ Бушпритъ. *

В.

Вантъ-путины, имя сущ. муж. — Желѣзныя изъ трехъ или двухъ звеньевъ состоящія цѣпи, расположенныя противъ каждой Мачты и служащія съ окованными въ верхніе ихъ концы Юферсами, для натягиванія Вантъ. Верхніе концы Вантъ-путиновъ, у оковки Юферсовъ врѣзаны въ Руслени, которые придѣланы къ стѣнѣ Корабля, въ такую ширину, чтобы Ванта идущая отъ Юферсовъ не лежала на Бортѣ, длиною же по числу расположенныхъ Вантъ. Нижніе концы Вантъ-путинъ съ наложенною сверхъ каждой толстою планкою, называемою Путинсъ-планка, укрѣпляютъ къ стѣнѣ Корабля, потребной толщины Болтами (Путинсъ-болты), а нижніе концы Путинсъ-планки особо крѣпятъ также Болтами (Превентеръ-болты). Для каждой Ванты дѣ-

дѣлаютъ особый Вантъ-путинъ; первый отъ Носу, Вантъ путинъ и Ванта, непосредственно противъ средины той Мачты, коей принадлежатъ, имѣютъ одинаковое съ оною направленіе, всѣ прочія слѣдуютъ къ Кормѣ, и по мѣрѣ отдаленія отъ Мачты, косвенность ихъ направленія, или уголъ съ Мачтою, по длинѣ Корабля увеличиваютъ сообразно направленію Ванты. * Чертежъ 8-й.

Ватеръ-вейсы, имя сущ. муж. — На верхнюю сторону Бимсовъ составляющихъ концами своими съ стѣною Корабля уголъ, по всей длинѣ Палубы придѣланные горизонтально, одною стороною къ стѣнѣ, другою по Бимсамъ, извѣстной толщины штуки, которыя стыкаютъ одну съ другою и такимъ образомъ окружаютъ ими всю Палубу. Подлѣ Ватеръ-вейсовъ, на Палубѣ начинается Настилка, а на стѣнѣ Обшивка называемая Спиркетенсы. Внѣшнія стороны у Ватеръ-вейсовъ выжелоблены и кромки сдѣланы подъ лицо съ Палубною Настилкою и Спиркетенсами, чтобы вода, стекающая съ Палубы къ Бортамъ, останавливалась на цѣльномъ деревѣ, а не въ Пазѣ. На нынѣ строемыхъ Корабляхъ по методѣ Г-на Сеппингса, Ватеръ-вейсы состa-

влены изъ квадратныхъ брусьевъ, Болтами и Коксами укрѣпляемыхъ какъ къ спѣнѣ Корабля, такъ къ Бимсамъ и къ привальнымъ подъ ними брусьямъ, а внѣшнія стороны ихъ закруглены. Ватеръ-вейсы дѣлаютъ на всѣхъ Палубахъ кромѣ Орлопъ-Дековъ, на которыхъ Палубный Поясъ. ★

Ватеръ-линія, имя сущ. жен. — Когда Корабль совсѣмъ вооруженъ и укомплектованъ всѣми потребностями для Кампаніи, т. е. Командою, Артиллеріею, Провизіею, Баластомъ и прочими вещами, тогда горизонтальная поверхность воды означаетъ на ономъ, *Грузовую Ватеръ-линію.* Должно Корабль нижнею частію Корпуса углубить въ воду до сей линіи столько, чтобы Порты нижняго его Дека находились отъ воды на срединѣ, $5\frac{1}{2}$ и болѣе футовъ. Кормовая часть, будучи острѣе Носовой, углубляется въ воду нѣсколько болѣе, отъ чего Грузовая Ватеръ-линія не параллельна Килю; разность углубленія сихъ частей называютъ, *Дифферентъ*; ежели же обѣ части углублены одинаково, таковое углубленіе называютъ, *на Равный Киль.* Ватеръ-линію, до которой погружается пустой Корабль безъ Вооруженія и Груза, но токмо собственною своею тяже-

сшію, отличаютъ наименованіемъ *Естественною или Спусковою Ватеръ-линіею.*

Состояніе Корабля въ Грузу познается по углубленію его Шпевней, отъ нижней кромки Киля до Ваперъ-линіи, до которой Корабль погруженъ; для чего назначена на Шпевняхъ футовая мѣра до вышины Грузовой Ваперъ-линіи.

Изображаемыя на чертежахъ Ваперъ-линіи ниже Грузовой и паралельныя оной, называютъ простыми или произвольными Ваперъ-линіями; изображеніе оныхъ на чертежѣ необходимо нужно, какъ для соглашенія обводовъ Корпуса подводной части, такъ и для вычисленія толстоты оной; при сочиненіи чертежа сіи линіи служатъ руководствомъ для образованія обводовъ Подводной части. ★

Вель, имя сущ. муж. — Высокій ящикъ или колодезь, сдѣланный вокругъ Гротъ-Мачты и простирающійся отъ нижняго Дека до самаго дна Корабельнаго. Сіе мѣсто въ которомъ поставлены Помпы, Мореплаватели называютъ Льяло. Ящикъ служитъ оградою, охраняющею Помпы, дабы они отъ тренія или давленія вещей въ Трюмѣ находящихся, не могли быть повреждены, и чтобъ не набилось какого сора или песку, чрезъ что будутъ

негодны для выкачиванія воды. Вель нуженъ еще для того, чтобы въ случаѣ повреждения Помпъ, мастеровые люди могли свободно опускаться до самаго низа для осмотра и поправленія оныхъ. Посредствомъ Лимберсовъ, (см. сіе слово) въ Льяло стекается вся находящаяся въ Кораблѣ вода, которую во время похода всякую вахту мѣряютъ фушштокомъ, и при довольномъ оной скопленіи выкачиваютъ изъ Судна, Помпами. Въ крѣпкихъ Корабляхъ, въ которые морская вода по немногу втекаетъ, слѣдовательно долгое время стоитъ въ Льялѣ, доколѣ не скопится столько, что можно выкачивать, часто прошухаетъ, и испускаетъ тяжелый и нездоровый запахъ, распространяющійся по всему Кораблю. Для предупрежденія сего, помощію Гандсъпомпы и Вадершлана, нарочно изъ за Борта воду наливаютъ въ Льяло, дабы по смѣшеніи ея съ тухлою водою, опять оную выкачать и чрезъ то сохранить въ Кораблѣ свѣжій воздухъ.

Вельпсы, имя сущ. муж. — Части Шпиля около которыхъ навертываетсяКанатъ. Вельпсовъ бываетъ 6 или 5, они придѣланы вокругъ Барреля, длиною своею по вышинѣ его, и въ равномъ разстояніи одинъ отъ другаго; верхніе кон-

цы ихъ при нижней сторонѣ Шпилевой Шляпы называемой Дромгедъ, а нижніе у подобной же Шляпы именуемой Палгедъ. У верхняго Шпиля, Палгеда небываетъ, а потому нижніе концы Вельпсовъ при самой Палубѣ, и отъ оной токмо дюйма на $1\frac{1}{2}$. Нижніе концы Вельпсовъ дѣлаютъ нѣсколькими дюймами шире верхнихъ, дабы накладываемый и около оныхъ обращающійся Канатъ, удобнѣе можно было канфорить (т. е. поднимать въ верхъ или поправлять), а дабы оный при навертываніи не могъ подходить къ самой Шляпѣ, для сего дѣлаютъ при верхнихъ концахъ Вельпсовъ, въ разстояніи отъ Шляпы около 9-ти дюймовъ, уступы или приплечики величиною, до 3-хъ-дюймовъ, и отъ сего канатъ не можетъ подниматься выше. ★

Веретено, имя сущ. муж. — Смотри Якорь.

Верея, имя сущ. жен.—въуменшительномъ Верейка. Небольшая Остроносая Лодка о двухъ или четырехъ Веслахъ. Императоръ Петръ Великій, осаждая Выборгъ въ 1706-мъ году, между прочимъ пишетъ„ *а у насъ Судовъ было только двѣ Вереи.* “

Верфь, имя сущ. жен. — Пространное мѣсто, на которомъ производятъ строеніе

Судовъ, сдѣланы Эленги, Мастерскія нужныя для Кораблестроенія. Верфь устроиваютъ на берегу рѣки или взморья, при удобномъ мѣстоположеніи и при такой глубинѣ чтобы можно было спускать Суда. На Верфяхъ, кромѣ Эленговъ, дѣлаютъ сухіе Каналы или Доки для введенія и починки Судовъ, также и для строенія новыхъ. ★

Весло, имя сущ. сред. — Изъ дерева сдѣланное, всѣмъ извѣстное, весьма обыкновенное Орудіе дѣйствія, посредствомъ котораго приводятъ въ движеніе Судно, когда оно не имѣетъ возможности итти силою Парусовъ; тѣ Суда на коихъ употребляютъ Весла называютъ Гребными.

Винъ-транецъ, имя сущ. муж.—Четырехсторонній брусъ, имѣющій двѣ небольшія погиби, одну горизонтальную, срединою назадъ, а другую вертикальную, срединою вверхъ, придѣлываемый на переднюю сторону Старнъ-поста при вышинѣ нижней кромки Гонъ-декъ Портовъ, поперегъ Корабля; средина Винъ-транца лежитъ на Старнъ-постѣ, концы въ равныхъ на обѣ стороны разстояніяхъ отъ онаго, связаны съ Наборными деревьями называемыми Фашенъ-писы. Винъ-транецъ служитъ основаніемъ Кормовой оконечности къ Под-

водной части; деревья образующія навѣсъ Кормы, называемые Контръ-шимберсы, нижними концами укрѣплены на Винъ-штанцѣ. * Чертежъ 9-й.

Вмѣстительность, имя сущ. жен.— Величина всего внутренняго Корабельнаго пространства, или нѣкоторой части онаго, какъ то Кормовой или Носовой, или пространство заключающееся въ одномъ изъ Шпангоутовъ. Вмѣстительность какого нибудь тѣла соразмѣрна всегда Водоизмѣщенію онаго (см. сіе слово). Два Судна могутъ имѣть одинакія главныя размѣренія, т. е. Длину, Ширину и Глубину, но отъ образа ихъ построенія, Вмѣстительность одного, можетъ быть болѣе Вмѣстительности другаго, и въ такомъ случаѣ первое подыметъ больше Груза нежели второе.

Водоизмѣщеніе, имя сущ. сред. — Мѣсто, занимаемое въ водѣ Подводною частію Судна на оной плавающаго. Сіе Водоизмѣщеніе пространствомъ своимъ равно пространству той части Судна которая погрузилась, и какъ изъ опытовъ и правилъ Гидростатики извѣстно, что вѣсъ воды помѣщавшейся въ семъ пространствѣ и выдавленной Судномъ, равенъ вѣсу всего Судна, слѣдовательно Водоизмѣщеніе пере-

мѣняется при всякой перемѣнѣ тяжести Груза. Въ каждомъ Суднѣ различаютъ два Водоизмѣщенія; одно, когда Судно на водѣ пустое, а другое, когда оно совсѣмъ вооруженное и въ полномъ Грузу; разность сихъ двухъ Водоизмѣщеній равна Грузу Судна. — Для сысканія вѣса Судна, находятъ прежде, посредствомъ правилъ Геометріи, толстоту части погруженной въ воду въ кубическихъ футахъ, а какъ изъ опытовъ извѣстно сколько вѣсу въ кубическомъ футѣ воды, то умноживъ число кубическихъ футовъ, содержащихся въ вычисленной Подводной части, на вѣсъ воды въ одномъ футѣ, выйдетъ Водоизмѣщеніе или вѣсъ Судна, равный количеству вѣса выдавленной имъ воды.

Водорѣзъ, Шекъ, или Катватеръ. Имя сущ. муж.—Кривое, въ нижнемъ концѣ узкое, а въ верху довольно широкое дерево, прикрѣпляемое къ Стему подобно какъ бы часть высунувшейся изъ Корабля діаметральной плоскости. Водорѣзъ, сообразно сему слову, служитъ къ тому, чтобы разсѣкать воду, предшествуя движущемуся Кораблю. Сіе дерево содержитъ въ себѣ двѣ главныя части, изъ которыхъ верхнюю называютъ Князвегедъ, а нижнюю Грепъ. Нижній конецъ соединяется съ Бак-

сомъ, или переднимъ концемъ Киля; къ Сему прикрѣпляютъ Княвдегедъ посредствомъ толстыхъ Книсъ, лежащихъ по обѣимъ сторонамъ горизонтально, и называемыхъ Чиксы, верхняя часть его скрѣпляема съ кривымъ деревомъ, называемымъ Стандерсъ Индегетъ, а передняя часть съ деревомъ называемымъ Лисель-Индегетъ, къ которому придѣлываютъ изображенія, поставляемыя на Носу. — Водорѣзъ или Княвдегедъ полезенъ не токмо для разсѣканія воды и утвержденія Гальюна, но для укрѣпленія Боканцевъ и Бушприша, ибо безъ того Ваперъ-штагъ имѣлъ бы положеніе многимъ косвеннѣе. — Чертежъ 10-й.

Водоходный, ая, ое, прилаг. — Плавающій по водамъ. Всякое Судно водоходное, а только тѣ можно называть мореходными, которыя такъ устроены, что удобны въ бурное время держаться на морѣ и лавировать при противныхъ вѣтрахъ.

Вымбовки, имя сущ. жен. — Рычаги отъ 6-ти до 13-ти футовъ длиною и до 5-ти дюймовъ въ толщину, употребляемые при дѣйствіи Шпилемъ для поворачиванія онаго. Вымбовки вставляютъ въ сдѣланныя для того въ Шпилевой Шляпѣ, называемой Дромгедъ, отверстія и сверху закладываютъ желѣзныя шпильки, чтобы Вым-

бовки не могли выходить изъ своихъ мѣстъ; въ каждой Шляпѣ Корабельнаго Шпиля, Вымбовокъ двѣнадцать; упомянутую шпильку называютъ Шпиль-Болтикъ.*

Высота, имя сущ. жен.—Отвѣсъ или перпендикуляръ, опущенный отъ какой нибудь точки до какой нибудь горизонтальной плоскости, находящейся ниже сей точки. Такимъ образомъ Высотою Стема называютъ отвѣсную линію падающую отъ вершины онаго на плоскость, проходящую по нижней грани Киля; Высотою средняго Порта надъ водою, называютъ перпендикуляръ, опущенный отъ нижняго края сего Порта до поверхности воды, и такъ далѣе.

Выходный, ая, ое, имя прилаг.—Плотники называютъ дерево выходнымъ или невыходнымъ, судя по сравненію онаго съ тою штукою въ Кораблестроеніи, которую изъ сего дерева хотятъ сдѣлать: оно выходно, когда размѣренія шаковы, что штука можетъ выйти цѣлая, безъ всякихъ наставокъ или наддѣлокъ; невыходно, когда сію штуку нужно дополнить Чаками или наставками.

Выходъ, имя сущ. муж.—Помостъ на Кормѣ рѣчнаго Судна. См. Кичка.

Г.

Гавань, имя сущ. жен.—Мѣсто при Морскомъ берегѣ природою устроенное, или искуствомъ приведенное въ такое положеніе, что Суда въ маломъ и большемъ числѣ могутъ имѣть надежное убѣжище и постоянное пребываніе, что въ семъ мѣстѣ можно производить починку оныхъ какъ въ Корпусѣ такъ и въ Рангоутѣ, разоружать и вооружать. ★

Гака-Бортъ, имя сущ. муж.—Самая верхняя часть Кормы, отъ Раковины надъ верхними окнами до Планшира; на Гакабортъ накладываютъ рѣзьбу служащую украшеніемъ Кормѣ. ★

Галера, имя сущ. жен.—Судно въ самыя древнія времена у Грековъ и у Римлянъ, а потомъ всѣми разными Владѣтелями и Правительствами Областей при-брежныхъ Средиземному и Адріатическому Морю, употребляемое для Военныхъ дѣйствій и для перевозу Войскъ. Галеры принадлежатъ къ Гребнымъ Судамъ, ибо ходятъ болѣе на Веслахъ, коихъ у большихъ Галеръ по 25-ти на каждой сторонѣ, гребущихъ должно быть неменѣе 250 человѣкъ; Мачтъ двѣ съ косыми парусами, весьма рѣдко три; пушки шокмо три на Носу, одна на срединѣ 24 фунтовая и по сторонамъ

двѣ, не болѣе 8-ми или 12 фунтовыхъ. По неудобности къ Военнымъ дѣйствіямъ, и къ плаванію далеко отъ береговъ Галеры съ нѣкотораго времени уже не употребляемы, но въ предпослѣднюю у насъ съ Шведами войну, находились въ сраженіи съ непріятельскимъ гребнымъ Флотомъ въ 1789 и 1790 годахъ; для перевоза Войскъ около береговъ между островами, шхерами и мѣлководіями, Галеры конечно съ пользою служить могутъ.

Галіотъ, имя сущ. муж.—Голландское грузовое Судно, которое носитъ Груза отъ пятидесяти до трехъ сотъ Ластовъ. Сіи Суда плоскобокія съ круглымъ или широкимъ Носомъ и Кормою. Вооруженіе ихъ состоитъ въ одной Мачтѣ, утвержденной Вантами и Штагомъ, который простирается къ самому Стему, прикрѣпленъ къ оному помощію Блока и Талреповъ, проходящихъ въ дыры, проверченныя въ вершинѣ Стема. На Галіотѣ обыкновенные Паруса: Гротъ, Топсель, два Стакселя на переди, а на Кормѣ родъ Флагштока или небольшой Мачты для распусканія Паруса, служащаго вмѣсто Бизани. На нѣкоторыхъ изъ сихъ Судовъ по бокамъ Шверцы, для уменшенія Дрейфа; они особенно нужны на Голландскихъ Галіотахъ, кото-

рые плоскодонны и неглубоко сидятъ въ водѣ, для удобнѣйшаго входа въ Порты Голландіи, по большой части мелководные. Унасъ строятъ много Галіотовъ въ Петербургѣ на партикулярной Верфи и на берегахъ Ладожскаго озера; они Вооруженіемъ подобны Голландскимъ, но большею частію построены не весьма искусно и не могутъ хорошо носить Парусовъ. На Кормахъ, вмѣсто наименованія Галіотовъ, бѣлою краскою означены ихъ номера.

Галереи, имя сущ. жен.—Выходы придѣланные съ наружныхъ сторонъ при оконечности Кормы; ширина оныхъ при задней сторонѣ въ ровень съ краями Кварперъ-писовъ, ограничивающихъ обводъ Кормы; длина отъ сего мѣста въ прямую почти линію оканчивается у послѣднихъ Кормовыхъ пушечныхъ Портовъ, чрезъ что внутреннее пространство каждой Галереи имѣетъ видъ треугольника. Число Галерей зависитъ отъ числа Дековъ Корабля; на 3-хъ дечныхъ, по три на сторонѣ. Первая или нижняя на вышинѣ между Мидель-декъ и Опоръ-декъ Палубами; входъ въ оную изъ Каютъ Компаніи; вторая надъ первою между Опоръ-декомъ и Кварперъ-декомъ или прошивъ

Адмиральской Каюты и третья или верхняя, между Кварперъ-декомъ и Рангоузомъ т. е. противъ Капитанской Каюты. На 2-хъдечныхъ Корабляхъ Галлереи противъ Каютъ Компаніи, и Капитанской Каюты, а на Фрегатахъ въ одной Капитанской. Наружность Галерей, такъ же какъ и Корма украшена приличною столярною и рѣзною работою; карнизы на одной вышинѣ съ таковыми жъ соотвѣтствующими Кормовыми, и въ согласіе съ Бортовыми линіями; рѣзьба также занимаетъ свое мѣсто въ сихъ украшеніяхъ. Въ каждой Галереѣ, дѣлаютъ съ наружи три окна изъ коихъ одно только среднее настоящее, рама онаго со стеклами отдвигаемая въ бокъ, крайніе же окны всегда фальшивые. Для выхода въ Галереи, сдѣланы противъ каждой, двери въ Капитальныхъ стѣнахъ Судна. Галереи имѣютъ назначеніе свое для нужныхъ мѣстъ и ваннъ; для первыхъ сдѣланы стольчаки, а для вторыхъ во внутренности Галереи, полъ осмаливаютъ и обиваютъ листовымъ свинцомъ; изъ каждой для вытеканія воды проведены внизъ трубы. ★

Галфъ-бимсы, имя сущ. муж.—Половинчатые криволинейные-Бимсы, которыя

придѣлываютъ въ тѣхъ мѣстахъ Судна, гдѣ, для образованія главныхъ Люковъ или Пяртнарсовъ Мачтъ, должно имѣть большія разстоянія между Бимсами; Галфъ-бимсы придѣлываютъ за ограниченіемъ Люка или Пяртнарса, такимъ образомъ, что конецъ ихъ у стѣны лежитъ подобно настоящимъ Бимсамъ, а другой конецъ, идущій къ срединѣ, находится въ соединеніи и скрѣпленъ съ ближайшимъ настоящимъ Бимсомъ; Галфъ-Бимсы не прямые, но вывѣдены колѣномъ, которое чѣмъ ближе къ Бимсу, тѣмъ кручѣ, у самой же стѣны почти паралельно Бимсамъ. Нынѣ Галфъ-бимсы уже отмѣнены, а признаны полезнѣйшими прямые Полу-бимсы; они укрѣплены въ срединѣ пространства и между большими Бимсами, впускаемы идущимъ къ срединѣ концомъ въ Карленсы ограничивающіе Люки или Пяртнарсы. ★

Галфъ-тимберсы, имя сущ. муж. — Нижніе части Наборныхъ въ Носу и въ Кормѣ членовъ, называемыхъ поворотные Шпангоуты, впускаемые нижними концами съ боковъ въ Дейдвудъ, безъ малѣйшаго промежутка или Шпаціи, верхними концами соединяемые съ идущими выше ихъ частями Поворотныхъ Шпангоутовъ называемыхъ Футоксы. ★

Гальюнъ, имя сущ. муж. — Носъ Корабля предъ вершиною Форъ-штевня съ придѣланнымъ рѣзнымъ изображеніемъ, служитъ окончаніемъ передней Надводной части Корабля. Гальюнъ составленъ изъ нѣсколькихъ криволинѣйныхъ Карнизовъ, имѣющихъ между собою правильное согласіе, и сверхъ того порознь служащихъ для общаго укрѣпленія сей части. Гальюнъ доставляетъ разныя удобства, и даетъ хорошій видъ Носу Судна. Основаніемъ Гальюна служитъ верхняя его Чикса, придѣлываемая къ Судну при верхнемъ концѣ Князвдегеда во всю длину его и простирающаяся отъ онаго по стѣнѣ Корабля; задній ея конецъ подлѣ перваго или Погоннаго Порта. Выше сей Чиксы придѣланы Регеля, на Корабляхъ три, на всѣхъ Фрегатахъ и другихъ Судахъ два на каждой сторонѣ; верхній впущенъ въ переднюю часть Князвдегеда сообразно съ Чиксою; задній конецъ при стѣнѣ Корабля у Кранбала, выведенъ колѣномъ въ Перпендикулярное положеніе, связанъ при окончаніи Борта съ Наборнымъ деревомъ называемымъ Ноколь-тимберсъ и составляетъ съ онымъ Кнехтъ, употребляемый для крѣпленія веревки именуемой Першулень. Нынѣ на Корабляхъ, Регеля Коле-

номъ не выводятъ а притыкаютъ прямо въ бортъ. По таковому положенію Регелей на обѣихъ сторонахъ, Гальюнъ по широтѣ имѣетъ видъ треугольника съ острымъ верьхомъ. Между Регелемъ и Чиксою поставлены 3 или 4 Тимберса, придѣланные верхнимъ концомъ къ Регелю, нижнимъ на Чиксу и впущены въ оставленную выше оной часть Княвдегеда; первый Тимберсъ при самомъ Форъ-штевнѣ, а прочіе въ равномъ одинъ отъ другаго разстояніи по длинѣ Гальюна. — На сихъ Тимберсахъ между Чиксою и верхнимъ Регелемъ, въ равномъ разстояніи, помѣщаютъ еще два Регеля, изъ коихъ нижній переднимъ концомъ лежитъ на Чиксѣ, проведенъ по всему Гальюну, а задній конецъ укрѣпленъ у перваго Тимберса; находящагося при Форъ-штевнѣ; вторый или средній Регель также проведенъ по всему Гальюну. Поперегъ Гальюна между верхними Регелями, возлѣ Форъштевня придѣлываютъ Бимсъ, называемый Краснисъ-Индегедъ, съ которымъ Регеля связываютъ посредствомъ деревянныхъ Кницъ, придѣлываемыхъ съ внутренней стороны по Бимсу и Регелю; и еще два таковыхъ же но нѣсколько тонѣе перваго Бимса, впереди онаго и связаны также Регелями или

Кницами или желѣзными наугольниками. Между сими Бимсами въ разстояніи отъ средины нѣсколько болѣе $\frac{1}{3}$ діаметра Бушприта, впускаютъ на каждой сторонѣ продольные Бруски, называемые Карлинсы, образующія отверстіе, въ которое проходятъ накладываемые на Бушпритъ, Вашеръ-вулинги. Достальное пространство на поверхности Гальюна все зарѣшечено, поперегъ, Брусками Квадратной толщины до $2\frac{1}{2}$ дюймовъ, а по длинѣ зарѣшечено таковой же ширины, и въ $\frac{1}{2}$ дюйма толщины Рейками, врѣзанными въ Бруски подъ лицо, а дабы удареніемъ волнъ не могло разбивать сихъ рѣшетокъ, для сего на концахъ положены сверху желѣзные полосы. На Гальюнѣ утверждаютъ Боканцы или выстрѣлы съ боковъ, служащіе для натягиванія Фока-Галса. Для безопасности отъ паденія съ Гальюна на поставленныхъ по Регелю деревянныхъ Стойкахъ или желѣзныхъ Секторахъ положенъ Поручень, отъ котораго до Регеля сдѣлана Обшивка изъ тонкихъ досокъ, и оставлены отверстія, закрываемыя ставнями на петляхъ; возлѣ сихъ стѣнокъ стольчаки изъ которыхъ проведены по стѣнѣ для схода нечистоты трубы. На обѣихъ сторонахъ трубы

отдѣлены общія отхожія мѣста для всей Команды, находящейся на Кораблѣ. * Чертежъ 11.

Гарпинсы, имя сущ. муж. — Переднія части Вельсовъ или Баргоутовъ, объемлющія Носовой сгибъ Корабля. Онѣ толще нежели средняя часть Баргоута, дабы Корабль имѣлъ болѣе крѣпости въ семъ мѣстѣ, въ которомъ претерпѣваетъ самое сильнѣйшее давленіе отъ воды, погружаясь Носомъ или при скоромъ ходѣ, оную разсѣкая. Гарпинсы и вообще всѣ Обшивочныя доски, придѣлываемыя на мѣстахъ имѣющихъ такой крутой и переворотный обводъ, что не возможно по Набору дать желаемую погибъ доскѣ, хотя бы посредствомъ паровъ распаренной и по длинѣ пропиленной какъ для обыкновенной Обшивки, вытѣсываютъ по снятымъ лѣкаламъ, изъ Кницъ или изъ цѣльнаго дерева, имѣющаго естественную кривизну. Гарпинсы придѣлываютъ болѣе въ Кормѣ у нижняго или Мейнъвелсъ Баргоута, гдѣ обводы Корпуса кручѣ нежели во всѣхъ другихъ мѣстахъ. Для поворотовъ къ подбору на Обшивныхъ доскахъ потребна еще другая погибъ по вертикальному положенію доски (что называютъ при Кораблестрое-

нiи Серпомъ) и посему толщина Баргоуша, превосходствующая прочія Обшивки, усугубляетъ трудность при произведенiи оныхъ. Толщина нижняго Баргоуша у сто пушечнаго Корабля 10 дюймовъ.

Гасписы, имя сущ. муж.—Носовые Наборные члены, которыхъ нижніе концы стоятъ на переднемъ Поворотномъ Шпангоутѣ, называемомъ Нокольтимберсъ. Гасписы обыкновенно паралельны Стему, верхніе концы ихъ иногда пресѣкаемы нижнею частію Бикгеда, иногда верхнею частію Носоваго сгиба или грудиною Судна, особенно на малыхъ купеческихъ Судахъ.

Гедъ-леджесы, имя сущ. муж.—Подушки придѣлываемыя по ширинѣ Корабля на Бимсы около Люковъ, соединенныя съ таковыми же подушками положенными около Люковъ по длинѣ Корабля, называемыми Коммингсы, составляютъ ограду Люковъ, на 12 дюймовъ выше Палубы. Гедъ-леджесы и Коммингсы, сдѣланы для того чтобы вода на Палубахъ случающаяся, не могла переливаться чрезъ Люки въ низъ, и чтобы проходящихъ Палубою, оградить отъ паденiя, когда Люки открыты. *

Гельмъ-портъ, имя сущ. муж. — Въ Кормовомъ подзорѣ прошивъ Ахтеръ-шпевня, Элипсической фигуры отверстiе, въ

которое проходитъ Руль верхнимъ концемъ или головою. Гельмъ-портъ снаружи обшитъ Брюканцомъ, дабы поддаваемая волнами вода, не могла попадать внутръ Корабля чрезъ пространство оставшееся за вмѣщеніемъ Руля. ★

Гитерсъ, имя сущ. муж. — Деревянная Лейка на подобіе длинной ложки, служащая для обливанія водою Корабельныхъ боковъ.

Глубина въ Трюмѣ имя сущ. жен.— Высота пространства внутренности Корабля, Фрегата и всякаго Судна, заключающаяся между днищемъ и находящеюся надъ онымъ Палубою. Глубину сію, по принятымъ въ Корабельной Архитектурѣ правиламъ, измѣряютъ при срединѣ Корабля на Мидель-шпангоутѣ отъ верхней стороны Поясовъ, идущихъ возлѣ Лимбербордовъ до верхней стороны Бимсовъ, у Военныхъ Судовъ Гонъ-дека или первой отъ воды Батарейной Палубы, у Транспортныхъ и Купеческихъ, до нижней т. е. до первой Палубы надъ Трюмомъ, вмѣщающей весь Грузъ положенный въ Судно. Впрочемъ собственно Глубиною Трюма и у Военныхъ Судовъ называютъ пространство между днищемъ и первою надъ онымъ Палубою, именуемою Орлопъ или жилою Палубою. ★

Глухари, имя сущ. муж. — Болты безъ Шляпокъ, на обѣихъ концахъ прямо обрубленные, или проспѣе отрубки отъ желѣзныхъ прутьевъ въ потребную мѣру. — Сіи Болты вколачиваютъ въ стѣну Корабля подъ планками надъ поставами, дабы сильно надавленныя тяжестію Корпуса, подставы, имѣли въ Болты упоръ, и не срывали планокъ. При подниманіи на Таляхъ тяжелыхъ Штукъ, также вколачиваютъ Глухари, а за оныя основываютъ Найтовы, или закладываютъ Стропы; сіи Болты употребляютъ и при другихъ сему подобныхъ дѣйствіяхъ. ★

Голетъ, имя сущ. муж. — Небольшое Судно много употребляемое у Англичанъ, а особливо въ Америкѣ; сіи Суда поднимаютъ Груза отъ пятидесяти до ста Ластовъ и болѣе. Имѣютъ двѣ Мачты наклонныя назадъ, на каждой Мачтѣ Парусъ похожій на Гротъ Бригантина или Кашера. Кромѣ сихъ двухъ главныхъ Парусовъ бываютъ еще Топсели и два или три Стакселя напереди, а на Кормѣ родъ Драйвера. Сіе Судно по конструкціи своей и Парусамъ весьма хорошо ходитъ въ Бейдевиндъ. Голеты бываютъ разной величины.

Гонъ-декъ, имя сущ. муж. — Первая

отъ воды Батарейная Палуба, на которой Пушки самые большіе изъ состоящихъ на Кораблѣ и не менѣе какъ 36-ти фунтоваго Калибра. Расположеніе на сей Палубѣ слѣдующее: въ Носу на нѣкоторой отъ оной высотѣ сдѣланы въ стѣнѣ по обѣимъ сторонамъ Форъштевня Клюзы на каждой сторонѣ по два, въ которыя проходятъ отъ Якорей Канаты; сія Носовая оконечность Палубы до перваго или погоннаго Порта отгорожена переборкою называемою Клюзбакъ, вышиною противъ вышины Клюзовъ; въ передѣ Фокъ-мачты сдѣланъ Пяртнарсъ, въ коемъ Бушпритъ утвержденъ нижнимъ концемъ; позади Фокъ-мачты сдѣланы Бишенги, состоящія въ двухъ парахъ, а между ими небольшіе Люки, служащіе для подаванія каршузовъ изъ Крютъ-каморы; за заднею парою Бишенговъ слѣдуетъ Форъ-люкъ, по близости котораго стоитъ Шпиль называемый малый; въ передѣ Гротъ-мачты, Гротъ-люкъ, позади Ахтеръ-люкъ, а по сторонамъ ея стоятъ Шкунъ и Кешенсъ Помпы; дѣйствіе послѣдними производимо на сей Палубѣ, а первыми на той, которая выше Гонъ-дека; между Гротъ и Бизань-Мачтою стоитъ большой Шпиль. Бизань-Мачта въ сдѣланномъ на сей Па-

лубѣ Степсѣ имѣетъ свой Шпоръ или нижній конецъ; не много впереди Мачты, Люки для сходу на Орлопъ Палубу также и для свѣта на оную; къ Кормѣ за Бизань-Мачтою, Люкъ для хода въ Брошъ-камеру. — Подъ Бимсами Палубы что надъ Гонъ-декомъ устроенъ Погонъ, по коему ходишъ Румпель. Въ Кормовомъ подзорѣ или навѣсѣ сдѣлано на срединѣ отверстіе, называемое Гельмъ-портъ, въ коемъ проходитъ и обращается Рулевая голова. На каждой сторонѣ Подзора по одному и по два Порта, называемые отступными, они на одной высотѣ съ прочими Портами въ Декѣ. ★

Горбыль, имя сущ. муж. — Симъ названіемъ отличаютъ разныя вещи какъ то: Горбыли у пушечнаго Станка; желѣзная душка орудія, служащая для запиранія цапера, когда Пушка поставится на станокъ; Горбылемъ плотники называютъ первую доску отпиленную отъ бревна, потому что наружная сторона ея сохраняетъ о круглость дерева.

Грань, имя сущ. жен. — Прямая плоская или криволинейная сторона дерева обтесаннаго Топоромъ или Шляхтою. Бревно дерево круглое, не имѣющее ни одной

грани; Брусъ четверогранное дерево, или имѣющее четыре грани.

Гребное-судно, имя сущ. сред. — Катеръ, Шлюпка, Ялъ, Барказъ и подобные Суда, которыя посредствомъ гребли Веслами, могутъ идти и при противномъ вѣтрѣ, но при попутномъ и боковомъ подымаютъ Паруса и идутъ безъ Веселъ.

Грепъ, имя сущ. муж. — Нижняя часть Водорѣза, или первая онаго штука отъ Киля, посредствомъ замка связана съ идущею вверхъ штукою Княвдегеда, Грепъ изображенъ въ планѣ съ Водорѣзомъ въ Чертежѣ 10-мъ. ★

Гротъ-люкъ, имя сущ. муж. — Сдѣланное въ Палубахъ отверстіе въ переди Гротъ-Мачты между двумя первыми отъ оной Бимсами къ Носу, самый большій изъ всѣхъ Люковъ, сдѣланъ во всѣхъ Палубахъ для удобнѣйшаго опусканія Груза, одинъ надъ другимъ. Чрезъ Гротъ-люкъ опускаютъ въ Трюимъ бочки, наполняемые потомъ водою, Баластъ и прочій Грузъ укладываемый отъ Гротъ до Форъ-люка. Въ нижнемъ Гротъ-люкѣ помѣщаютъ запасный Якорь (Шваргъ), Веретено коего выходитъ сверхъ Орлопъ-палубы и привязано къ ея Бимсу. Укладываемые на Орлопѣ по сторонамъ Гротъ-люка, Якор-

ные Канаты, идутъ чрезъ Гонъ-дечный Гротъ-люкъ по сдѣланнымъ при Носовой части Роульсамъ (каткамъ) и проходятъ въ Клюзы къ своимъ Якорямъ. Въ вѣрхній Гротъ-люкъ опускаютъ на Деки пушки которые потомъ ставятъ на мѣста. ★

Гукаръ, имя сущ. муж. — Купеческое двухъ Мачтовое Судно, обыкновенно плоскодонное, съ широкимъ Носомъ и круглою Кормою. На Гукорахъ одно деревая Гротъ-мачта, съ двумя, иногда и тремя четвероугольными Парусами; Бизань-мачта съ Крюселемъ и Гафельнымъ Парусомъ или Бизанью; Бушпритъ съ Блиндомъ и двумя или тремя Стакселями. Сіи Суда носятъ Груза отъ шестидесяти до двухъ сотъ Ластовъ и малымъ числомъ людей могутъ быть управляемы; хорошо ходятъ въ бейдевиндъ и съ великою скоростію поворачиваютъ Овершагъ. Впрочемъ узнаютъ ихъ болѣе по описанному здѣсь Вооруженію, нежели по Конструкціи.

Д.

Даглигсъ, имя сущ. муж. — Смотри Якорь.

Дейдвуды, имя сущ. муж. — Всякаго Судна оконечности Кормовой и Носовой части, отъ Киля до опредѣленной высоты

при которой имѣютъ надлежащій подборъ, наиболѣе видимый въ Кормовой части, самое большое онаго возвышеніе при Старнъ-постѣ, отъ коего къ Мидель-Шпангоуту согласно обводамъ Судна постепенно уменьшается. Подборъ сей отъ Киля до высоты Коттендоуна, набираютъ штуками деревъ, горизонтально сплоченными одна съ другою, и они вмѣстѣ составляютъ Дейдвудъ.

Число Дейдвудовыхъ штукъ зависитъ отъ высоты онаго и отъ толстоты имѣющихся лѣсовъ; въ Кормовой части Дейдвудъ бываетъ изъ нѣсколькихъ, въ Носовой же по малому Подбору состоитъ токмо изъ одной или двухъ штукъ. Верхняя кромка Дейдвуда доходитъ до высоты Коттендоуна или внутренней стороны днища, и идетъ отъ послѣднихъ прямыхъ Шпангоутовъ, въ Кормѣ до Фалстарнъ-поста, а въ Носу до Фалстема.

Съ боковъ Дейдвуда придѣлываютъ и укрѣпляютъ нижніе концы Наборныхъ членовъ, называемые Поворотные-Шпангоуты; для сего Дейдвудъ необходимъ столько же какъ и для подводной части. Сверхъ Дейдвудовъ надѣлываютъ по всей длинѣ Судна Кильсонъ, (внутренній Киль) съ которымъ они скрѣпляемы вертикаль-

ными Болшами проходящими въ главный Киль, и на нижней онаго сторонѣ заклепаны. ★ Чертежъ 12-й.

Декъ, имя сущ. муж. — Каждую на Военномъ Суднѣ Палубу называютъ Декомъ, но названіе сіе прилично болѣе тѣмъ Палубамъ, на коихъ поставлена Артиллерія, какъ то: Гонъ-декъ, Мидель-декъ, Опоръ-декъ и Кватеръ-декъ съ Форкастелемъ (Бакомъ). На Юшѣ (Рангоусѣ), хотя и ставятъ малаго калибра орудія, но сія Палуба не имѣетъ названія Дека. Орлопъ-палубу, занимаемую помѣщеніемъ Офицеровъ и разныхъ запасовъ, называютъ жилая или нижняя Палуба. Ниже оной, на Фрегатахъ, сдѣланные въ Носу и Кормѣ помосты называютъ Платформы, а въ срединѣ Судна Кубрикъ; сія Палуба разборная, т. е. настилка впущена въ четвертяхъ между Бимсами. ★

Декъ-транецъ, имя сущ. муж. — По роду и значенію тоже что и Винъ-транецъ (см. сіе слово); сдѣланъ на вышинѣ Гонъ-дека, котораго настилочныя доски крѣпятъ въ Декъ-транецъ гвоздями. Верхняя часть задней онаго стороны образуетъ Обводъ Кормы отъ Спарнъ-поста до Фашенъ-писа, съ коимъ сей Транецъ, также какъ и Винъ-транецъ кон-

цами своими скрѣпленъ. Вертикальную погибь Декъ-шранца, согласуютъ съ погибью Бимсовъ Палубы, горизонтальную съ обводомъ той части Судна, при которой кладутъ Винъ-шранецъ.—Декъ-шранецъ шрешій отъ Винъ-шранца; между оными укрѣпляютъ Транецъ называемый Филингъ или Галфъ-шранецъ, о которомъ сказано въ своемъ мѣстѣ. — ★ Чертежъ 9-й.

Дефектъ, имя сущ. муж. — Сіе слово, хотя собственно означаетъ недостатокъ или поврежденіе, и въ семъ самомъ значеніи употребляемо и въ Морскомъ языкѣ, ибо описаніе всѣхъ поврежденій случившихся во время кампаніи въ разныхъ частяхъ Судна и которыя нужно исправить починкою, называютъ Дефектомъ, но къ сему присовокупляютъ изложеніе о всѣхъ качествахъ и недостаткахъ Судна, замѣченныхъ Начальникомъ онаго во время кампаніи, какъ то: Остойчивость или Валкость, степень повиновенія Руля, легкаго или тяжелаго восхожденія на валы, спокойнаго или безпокойнаго лежанія въ Дрейфѣ, скораго или медленнаго хода при разныхъ путяхъ, вѣтрахъ, Парусахъ и Дифференштахъ; сіе описаніе должно содержать всѣ полезныя перемѣны, посредствомъ которыхъ можно исправить неудобства

и недостатки найденныя въ Суднѣ. —Начальствующій каждымъ Судномъ обязанъ по окончаніи кампаніи представлять Дефектъ онаго высшему своему Начальству.

Дифферентъ, имя сущ. муж. — Многіе изъ Военныхъ и Транспортныхъ Судовъ при Вооруженіи и Нагрузкѣ, углубляются въ воду Кормовою частію нѣсколько болѣе нежели Носовою; таковую разность между углубленіями Форъ и Ахтеръ — Штевней, называютъ Дифферентъ, отъ котораго Судно болѣе и менѣе слушается Руля. На Судахъ Острокильныхъ малаго рода, Дифферентъ дѣлаютъ больше, дабы Носовая половина, будучи всегда полнѣе Кормовой, имѣла болѣе опору на водѣ, Кормовая же, по остротѣ своей болѣе погружается, и отъ того Судно лучше слушается Руля. Величина Дифферента зависитъ какъ отъ того, въ какомъ содержаніи, по конструкціи Судна, Носовая онаго половина къ Кормовой, такъ и отъ Вооруженія и нагрузки. ★

Длина, имя сущ. жен. — Линія пресѣченія горизонтальной плоскости Судна съ его Діаметральною плоскостью, а какъ Стемъ и Стернъ-постъ, утверждаютъ не Перпендикулярно къ Килю, но съ нѣко-

шорымъ уклономъ, первый въ передъ, вторый назадъ, то отъ сего Судно на разныхъ высотахъ имѣетъ разную Длину, собственно же Длиною Судна, называютъ разстояніе по Гонъ-деку отъ задней кромки Шпунта въ Стемѣ, до передней кромки Шпунта въ Старнъ-постѣ. Для вычисленія величины Подводной части, Длину мѣряютъ также по Грузовой Ватеръ-линіи, отъ передней стороны Шпунта Форъ-штевня до задней стороны Шпунта Ахтеръ-штевня. — Нынѣшніе Корабли длиннѣе прежнихъ отъ прибавленія по одному Порту на сторонѣ. Длину обыкновенно опредѣляютъ по числу Портовъ на первой или нижней Батареи, по ширинѣ ихъ и по разстоянію въ каковомъ должно быть одному отъ другаго. Къ сему прибавляютъ еще два съ четвертью или два съ половиною таковыхъ разстояній къ Носу, считая отъ передняго Порта, и полтора разстоянія къ Кормѣ, считая отъ задняго Порта, сумма всѣхъ сихъ разстояній даетъ Длину Корабля на высотѣ первой Батареи. Помянутыя два разстоянія къ Носу и къ Кормѣ прибавляютъ для того, что бы узкость концовъ Корабля, стоящихъ на оныхъ Пушекъ не препятствовала вдвигать въ Корабль. Ширину Портовъ и раз-

стояніе между Портами не всегда полагаютъ одинаковыми, и отъ того Корабли бываютъ длиннѣе или короче. Отъ прибавленія Длины происходятъ преимущества и неудобства. Преимущества слѣдующія: 1-е, Столпъ воды сопротивляющійся движенію Корабля ни мало не увеличиваетсл; Вмѣстительность Корабля увеличится, и отъ того можно будетъ, по соразмѣрности нѣсколько уменьшить Ширину или Глубину; иногда деревья, употребленныя на прибавку Длины Корабля, вѣсомъ почти уничтожаютъ излишекъ Вмѣстительности; увеличеніе въ Ширину и Глубину больше возвышаетъ Батарею, нежели увеличеніе въ Длину. 2-е, Корабль большей Длины представляетъ сопротивленію воды пространнѣйшій бокъ, слѣдовательно долженъ имѣть меньше Дрейфа. 3-е, Ватеръ-линіи Корабля большой Длины, при той же Ширинѣ, должно составить изъ дугъ не столь выпуклыхъ, и уголъ пресѣченія ихъ въ оконечностяхъ Судна, острѣе, что также полезно, не токмо для лучшаго разрѣзыванія воды, но и для способнѣйшаго соединенія оной по задн Руля. — Дабы Кораблю доставить сіи преимущества должно увеличить токмо одну Длину, ибо ежели соразмѣрно сему

увеличишь и другія размѣренія, тогда Корабль будетъ больше, но не будетъ имѣть вышеупомянутыхъ качествъ. Ежели бы сдѣлать Длинный Корабль, давъ ему туже Вмѣстительность, какую имѣетъ коротокой Корабль одинакой съ онымъ Ширины и Глубины, тогда должно оконечности весьма сжать, отъ сего Ватеръ-линіи его будутъ вогнутые или впалые, слѣдовательно меньше будутъ способствовать разрѣзыванію воды; сверхъ того уменьшеніе выпуклости Носа въ которую вода упирается, подвергаетъ Корабль сильной Килевой качкѣ, вредной для Мачтъ и дѣйствующей на произведеніе погиба или перелома въ Кораблѣ. 4-е, Увеличеніемъ Длины, увеличивается разстояніе между Пушками, слѣдовательно дѣйствовать оными свободнѣе. 5-е, Мачты на Длинномъ Кораблѣ стоятъ одна отъ другой далѣе, отъ чего также произтекаетъ нѣкоторая польза при Курсахъ на Фордевиндъ. — Неудобства происходящія отъ увеличиванія Длины должны быть слѣдующія: 1-е, Корпусъ Корабля легко можетъ разслабляться въ членахъ и сдѣлается погибь или Переломъ, ибо хотя Длинный Корабль и не съ такою силою ныряетъ въ воду, какъ коротокой, однако же

вода, подъемлющая Носъ Длиннаго Корабля, потрясаетъ члены онаго сильнѣе. 2-е, Длинный Корабль не можетъ быть такъ поворотливъ, ибо чѣмъ длиннѣе, тѣмъ большее количество воды долженъ раздвинуть бокомъ своимъ во время поворота, и при равномъ ходѣ не съ такою скоростію и легкостію поворотишъ, какъ коротшкій Корабль. 3-е, Длинный Корабль будетъ имѣть болѣе силы въ Рулѣ, который долженъ выдерживать большее сопротивленіе, слѣдовательно скорѣе можно оный потерять. 4-е, Длинный Корабль меньше слушается Руля, а особливо когда спускается.

Дно, имя сущ. сред. — Слово сіе, какъ извѣстно, собственно означаетъ исподнюю, нижнюю часть всякаго вмѣстилища, сосуда или вещи: Морское Дно или грунтъ, Корабельное, Галерное Дно и проч. — Суда имѣющія плоское Дно, называютъ Плоскодонными, тѣ, у которыхъ острое или подбористое Дно, Остродонными или Острокильными.

Догръ, имя сущ. муж. — Судно употребляемое для ловли сельдей на Догеръ-банкѣ и въ другихъ мѣстахъ, имѣетъ Гротъ Мачту съ двумя четвероугольными Парусами, Бизань Мачту съ Гафелемъ

и Бизанью, Бушпритъ съ Блиндомъ и три или четыре Стакселя.

Докъ, имя сущ. муж. — Мѣсто достаточной величины и глубины для помѣщенія Корабля или другаго Судна, требующаго исправленія или осмотра въ подводной части. Мѣсто сіе запираютъ воротами, чтобы во время имѣющейся починки воспрепятствовать входу воды, которую выкачиваютъ нарочно для того устроенными Помпами; когда по окончаніи исправленія должно Судно изъ Доку вывести, тогда посредствомъ Слюзовъ впускаютъ воду постепенно, доколѣ она въ Докѣ не сравняется съ поверхностію воды находящейся внѣ Воротъ, которыя тогда отворяютъ и Судно завозами выводятъ обыкновеннымъ образомъ.

Дрифтъ, имя сущ. муж. — Конецъ Борта, при окончаніи Шканецъ, Юта и Форъ-кастеля (Бакъ): обдѣланный прямо, т. е. перпендикулярно, или въ другомъ желаемомъ видѣ. ★

Дромгедъ, имя сущ. муж. — Верхняя на Шпилѣ Шляпа или накладка которой дана такая толщина чтобы можно было вкладывать Вымбовки. ★

З.

Задъ, имя сущ. муж. — Часть Корабля простирающаяся отъ Мидель-шпангоута къ Кормѣ, прошивная той, которую называютъ Переднею частью.

Замокъ, имя сущ. муж. — Мѣсто соединенія двухъ шпукъ или деревъ, примкнушыхъ концами одно къ другому. Сіи соединенія бываютъ разныхъ родовъ: когда концы двухъ шпукъ приставлены просто одинъ къ другому, такое соединеніе называютъ Стыкъ, но когда оконечности сихъ деревъ на нѣкоторую длину стесаны такъ, что ежели оконечность одного наложить на оконечность другаго, и обѣ сіи шпуки составляютъ какъ бы одно цѣльное дерево, тогда соединеніе называютъ Замокъ, и сіи Замки бываютъ различные, какъ можно видѣть въ Чертежѣ Замковъ Килевыхъ и Бимсовыхъ, и другихъ частей. Буде одна, изъ разныхъ шпукъ, помощью Замковъ составленная часть, связана съ другою подобною частью, то для взаимной крѣпости въ Замкахъ, должно наблюдать чтобы они не приходились одинъ противъ другаго' а чтобы средина цѣльной шпуки, была противъ Замка двухъ другихъ смежныхъ

штукъ, или какъ говорятъ плотники, каждая штука перехватывала чрезъ Замокъ другой штуки. Чертежъ 12-й.

К.

Камбузъ, имя сущ. муж. — Чугунная печь съ котломъ, помѣщенная въ Носовой части Судна, на Корабляхъ и Фрегатахъ на Опоръ-декѣ, а на меньшаго рода Судахъ на жилой Палубѣ, для варенія кушанья для всѣхъ на Суднѣ находящихся Офицеровъ и служителей.

Камели, имя сущ. жен. — Особеннаго рода Суда служащія для провода чрезъ мелководія, Кораблей, Фрегатовъ и другихъ большихъ Судовъ, которыхъ углубленіе по спускѣ, больше нежели глубина на сихъ мелководіяхъ.

Канонерская-Лодка, имя сущ. жен.— Военное Гребное Судно, съ одною, иногда и двумя пушками, 18-ти, 24-хъ, и 36-ти фунтоваго Калибра, весьма удобное для дѣйствія между острововъ, каменьевъ и для защиты берега, или когда нужно для очищенія онаго отъ Непріятеля.

Каравелла, имя сущ. жен.—Португальцы отличаютъ симъ наименованіемъ нѣкоторыя небольшой величины Суда, съ пре-

угольными Парусами; Турки называютъ также Каравеллами, большія свои Суда.

Карлинсы, имя сущ. муж. — Бруски вдѣланные во всѣхъ Палубахъ между Бимсами по Длинѣ Судна въ нѣсколько рядовъ, служатъ для лучшаго укрѣпленія Палубы, равно придаютъ крѣпость Судну по Длинѣ онаго. На Бомбардирскихъ Судахъ дѣлаютъ Карлинсы для Мортирнаго мѣста, во всю Длину сего мѣста; Карлинсы кладутъ также подъ Люковыя подушки съ коими крѣпятъ оныя Болтами и Коксами.

Катеръ, имя сущ. муж.—Одно мачтовое Военное Судно, имѣющее открытую Башарею съ 6-ю, 8-ю, иногда 10-ю Орудіями небольшаго Калибра, употребляемое для развоза предписаній. Катеромъ называютъ также Гребное Судно длиною отъ 16-ти до 32-хъ Футовъ, служащее для перевоза людей и легкихъ припасовъ.

Каюта, имя сущ. жен. — Сдѣланное на Суднѣ посредствомъ переборокъ отдѣленіе для жительства Офицеровъ. Большія или главныя Каюты въ заднихъ концахъ каждаго Дека, простираются отъ Бизанъ-мачты до Кормы. Посему на трехъ Дечныхъ Корабляхъ четыре большія Каюты, а на двухъ Дечныхъ по три. Первая изъ оныхъ на Шканцахъ, и заклю-

чается между двумя переборками, изъ коихъ одна отдѣляетъ Балконъ и состоитъ изъ многихъ опускающихся окончинъ съ стеклами; другая помѣщена уступя нѣсколько отъ передняго конца Юта, такъ чтобы между оною и Трапомъ, по которому сходятъ въ низъ подъ Шканцы, можно было помѣстить Шпуръ-валъ для управленія Рулемъ. Сію Каюту называютъ Капитанскою, потому что назначена для Капитана Корабля; подъ оною, Каюта на верхнемъ Декѣ, служитъ для помѣщенія всѣхъ находящихся на Кораблѣ старшихъ Офицеровъ, за сдѣланными къ Борту переборками, а средина Каюты, остается общею для нихъ столовою или заломъ, по симъ причинамъ и названа Каютъ-компанія. На сто пушечныхъ или трехъ Дечныхъ Корабляхъ, Каюта подъ Капитанскою, то есть въ первомъ Декѣ, назначена для Флагмана и называема Адмиральскою или Флагманскою, а подъ оною находится въ среднемъ Декѣ, Каютъ-компанія. На нижней Палубѣ или Гонъ-декѣ, также большая Каюта, называемая Констапельскою. Прочія малыя Каюты сдѣланы въ разныхъ мѣстахъ Корабля, подъ Шканцами, подъ Бакомъ, и отличены названіемъ тѣхъ должностей къ ко-

торымъ принадлежашъ, какъ напримѣръ: Шхиперская Каюта, гдѣ Шкиперъ хранитъ свои припасы, другая гдѣ онъ живетъ, также Лекарская, Штурманская Каюта. Нынѣ всѣ сіи Каюты устроены на Кубрикѣ.

Каючка, имя сущ. жен. — Родъ Лодки, или небольшаго Судна, употребляемаго въ Сибири для проѣзда по малымъ рѣчкамъ, впадающимъ въ большіе рѣки; въ нѣкоторыхъ мѣстахъ, гдѣ между рѣчками бываютъ волоки, Суда сіи изъ одной рѣчки въ другую перетаскиваютъ.

Квартеръ-декъ или Шканцы, имя сущ. муж. — Въ Кормовой части Корабля и Фрегата верхняя Палуба, начинаясь съ Шкафута, отъ Гротъ-Мачты простирается до Кормовыхъ оконъ подъ Ютомъ, или Рангоусомъ гдѣ Капитанская Каюта. ★

Кечь, имя сущ. жен. — Названіе Судна болѣе употребляемаго у Англичанъ, оно обыкновенно имѣетъ четверо-угольную Корму и Гальюнъ; Гротъ и Бизань-Мачту; большой Парусъ или Гротъ съ Гафелемъ, надъ нимъ Топсель и Бомъ Топсель, а надъ Бизанью Крюсель. На Носу три или четыре Стакселя, которые привязываютъ къ длинному, но не высокоподнятому Бушприту.

Килевать, Глаголъ, смотри Кренговать.

Киль, имя сущ. муж. — Четырегранный Брусъ, служащій, основаніемъ Судна, составленный изъ нѣсколькихъ Штукъ, по Длинѣ Судна; въ Носовой и Кормовой части меньшей толстоты нежели въ срединѣ, въ Носовой части для удобнѣйшаго разрѣзыванія воды, а въ Кормовой для лучшаго соединенія воды дѣйствующей на Руль. ★

Кильсонъ, имя сущ. муж. — Четверогранный Брусъ, расположенный внутри Судна по Набору на срединѣ Флоршимберсовъ, и скрѣпленный съ Килемъ, Болтами; (см. Дейдвудъ). ★

Кичка, имя сущ. жен. — На многихъ изъ рѣчныхъ Судовъ дѣлаютъ на Носу и на Кормѣ разнаго рода помосты, изъ которыхъ одни соумѣщаются между боками Судна, а другіе для большей обширности и удобности въ разныхъ до движенія Судна касающихся работахъ, сдѣланы ширѣ боковъ онаго. Первые изъ сихъ помостовъ, какъ на Носу такъ и на Кормѣ, называютъ Баками; изъ вторыхъ же тотъ, которой на Кормѣ Выходомъ, а тотъ который на Носу, Кичкою. — Отъ сего происходятъ страшныя рѣчныхъ разбойниковъ слова: *Сырень на Кичку!* Когда

разбойники пригребаютъ къ Судну, тогда изъ далека крикомъ даютъ знать, чтобы находящіеся на Судахъ въ изъявленіе намѣренія ихъ не противиться, вышли всѣ на Носовой помостъ, и легли на ономъ, не трогаясь съ мѣста, доколѣ разбойники обобравъ Судно не отъѣдутъ съ своею добычею.

Клюзъ-бакъ, имя сущ. муж. — Мѣсто на Гонъ-декѣ въ самомъ Носу Корабля, отдѣленное для того, чтобы вода стекающая съ Каната при подниманіи Якоря, или отъ брызга волнъ попадающая въ Клюзы, удерживаема была сею переборкою, изъ которой могла бы, разливаясь по всей Палубѣ, производить вредную для служителей сырость. Мѣсто сіе конопатятъ крѣпко и мажутъ смолою, а для стеченія воды дѣлаютъ два Шпигата. Переборка высотою равна съ нижнимъ краемъ Клюза, и простирается отъ одного Борта до другаго; прежде была поддерживаема съ зади небольшими Книсами, которыхъ одну вѣтвь прибивали къ Деку, а другую къ Стенчесамъ или стойкамъ переборки; нынѣ поддерживаема Стенчесами, Битсами и Бушпритъ-Пяртнарсомъ, смотря по удобности.

Клюзъ-саки, имя сущ. муж. — Де-

ревянныя втулки или ставни служащія для закрываніе Клюзовъ. ★

Клюзы, имя сущ. жен. — Круглыя отверстія сдѣланныя въ Носовой части Кораблей на Гонъ-декѣ, у Фрегатовъ на Опоръ-декѣ, а у мѣлкихъ судовъ на верхней Палубѣ; величина діаметра ихъ зависитъ отъ величины Судна и толстоты Якорнаго Каната. ★

Клямпсы, имя сущ. муж. — Толстые у Корабельныхъ стѣнъ пояса, на которыхъ концами утверждаютъ Бимсы. Сіи пояса подъ каждымъ Декомъ по обѣимъ сторонамъ внутри Корабля, простираются отъ Стема до Фашенписовъ, и какъ нынѣ Корабли и Фрегаты строютъ съ круглыми Кормами, то Клямпсы доходятъ до самаго Старнъ-поста, и пришиты ко всѣмъ Шпангоутамъ сквозными Болтами и острыми Боутками, которые, проходя сквозь Клямпсы, доходятъ до двухъ третей толщины Шпангоутовъ. Клямпсы въ ихъ размѣреніяхъ, толщиною въ половину прошиву той части Шпангоутовъ, въ высотѣ которыхъ придѣланы, и расположены такъ, чтобы Стыки досокъ находились въ довольномъ разстояніи одинъ отъ другаго; твердость Корабельныхъ стѣнъ много зависитъ отъ крѣпости сихъ поясовъ.

Клямпсы отличаютъ особеннымъ названіемъ по Декамъ къ которымъ принадлежатъ, какъ то: Гонъ-декъ-клямпсы, Орлопъ-клямпсы и проч.

Кнегты, имя сущ. муж. — Расположенныя по Борту въ разныхъ частяхъ, Корабля, Фрегата или другаго рода Судна, коротки стоячіе Брусья, коихъ головками обдѣланные верьхи служатъ для закрѣпленія разныхъ Снастей, въ нѣкоторыя вставливаютъ Шкивы чтобы легче было тянуть разныя же Снастей. ★

Книса или Кница, имя сущ. жен. — Штука дерева, имѣющая двѣ вѣтви, которыя составляютъ между собою уголъ больше или меньше тупый; Кницами называютъ вѣтвистыя деревья, извлекаемыя изъ верхней части деревъ; самый толстый сукъ, по обдѣлкѣ, становятъ одною, а самое дерево, или стебель онаго, другою вѣтвію Книсы. — Нынѣ болѣе употребляютъ Книсы съ кореньями а не съ сучьями и называютъ оныя Воротомъ. Часто изъ одного дерева выдѣлываютъ нѣсколько Книсъ, различныхъ крѣпостію, смотря по толщинѣ и расшвору или разширенію ихъ вѣтвей, ибо для помѣщенія въ углахъ, составляемыхъ Бимсами и боками Судна, потребно раз-

наго рода оныхъ, и не малое число. Книсами соединяютъ Бимсы съ Шпангоутами, слѣдовательно связываютъ Деки съ стѣнами Корабля. Вертикально утвержденныя Книсы называютъ стоящими или висящими, горизонтально утвержденныя, лежащими Книсами; висящихъ Книсъ, одна вѣшвь простирается по Бимсу съ боку и прикрѣпляема сквозными Болтами, другая вѣшвь идетъ по внутреннему обводу Шпангоута по Обшивкѣ и также Болтами къ оному прикрѣплена; лежащая Книса одною вѣшвію прикрѣплена къ боковой грани Бимса, а другою вдоль стѣны Корабля по Набору. Иногда висящія Книсы придѣлываютъ по Клямпсу косвенно, ежели вертикальному ихъ направленію препятствуетъ пушечный Портъ, или какая другая причина. Въ Англіи по недостатку деревянныхъ Книсъ дѣлаютъ желѣзныя, и у насъ на нѣкоторыхъ Корабляхъ и Фрегатахъ построенныхъ по Методѣ Г. Сеппингса дѣлаютъ также желѣзныя. Книсамъ даны частныя названія отъ Дековъ, или деревъ, которыя посредствомъ ихъ связуются съ корпусомъ Корабля, какъ то: Орлопъ-книсы, Гонъ-декъ-книсы, Спаръ-книсы, Трансомъ-книсы и проч.

Князь Егедъ, имя сущ. муж. — Мно-

гіе симъ названіемъ означаютъ Кашваперъ, Шекъ или Водорѣзъ; но Князвдегедъ собственно означаетъ остальную часть Водорѣза, за исключеніемъ той части которую называютъ Грепомъ; см. Водорѣзъ и Грепъ. Чертежъ 10-й

Кокора, имя сущ. жен. — Вѣтвистое дерево, извѣстное въ Корабельномъ строеніи подъ названіемъ Книсы; на Баркахъ и другихъ рѣчныхъ Судахъ, главныя оныхъ члены состоятъ изъ Кокоръ; вертикальную или крайчайшую вѣтвь Кокоры называютъ Копанью, потому что она, корень дерева изъ земли выкапываемый.

Колокольня, имя сущ. жен. — Поставлена на Форъ-кастелѣ или Бакѣ. ★

Коломенка, имя сущ. жен. — Барки, строемыя въ Коломнѣ. Самыя большія Длиною до двадцати, Шириною около трехъ сажень, высота Подводной и Надводной частей четыре фута, Грузу поднимаютъ семь тысячь пудовъ, у Коломенокъ на Носу, Бакъ и Огниво, на Кормѣ такой же помостъ, Бакомъ же называемый. На срединѣ вмѣсто Шкафута Потопчины; одна Мачта и Парусъ по большой части рогожаный. Сіи Суда, изъ Коломни рѣками Москвой и Окой, гонятъ въ Волгу до Ка-

★

мы, гдѣ нагружаютъ желѣзомъ и потомъ отправляютъ въ Петербургъ такимъ же образомъ какъ и Барки; нѣкоторыя съ желѣзомъ и солью, ходятъ еще изъ Волги по рѣкамъ Окѣ и Москвѣ до Городовъ Орла и Москвы. Строемыя на Окѣ, называютъ Очными-Коломенками.

Конопатить, глаголъ — Пазы или щели, между двухъ смежныхъ досокъ, покрывающихъ Бока или Деки Корабля, наполнятъ пенькою, дабы вода не могла проходить въ сіи щели; ежели доски толсты, или Пазы глубоки, заколачиваютъ пеньку, или пряди сдѣланныя изъ пеньки, помощію Мушкеля желѣзною Конопаткою и прочими потребными къ тому инструментами, такъ что бы сіи пряди всунутыя въ Пазы и уколоченныя составили весьма плотное тѣло внутри Паза.

Констапельская, имя сущ. жен. — Каюта въ заднемъ концѣ Корабля на Гонъдекѣ, простирается отъ Кормы за Бизань Мачту, и оканчивается въ переди оной переборкою продолженною во всю ширину Корабля. По бокамъ сей Каюты въ самой задней части ея, дѣлали на подобіе шкафовъ или ящиковъ, мѣста которыя обыкновенно занимали Гардемарины, а въ переди переборками по обѣимъ

сторонамъ вплотъ къ стѣнамъ Корабля, отгораживали не большія Каюты, для младшихъ Офицеровъ. Сія Каюта названа Констапельскою, потому что многіе Артиллерійскіе припасы, состоящіе въ вѣденіи Констапеля, хранимы въ сей Каютѣ и подъ оною. Нынѣ въ Констапельской и впереди оной, Каютъ для Гардемаринъ и младшихъ Офицеровъ нѣтъ, а всѣ помѣщены въ небольшихъ Каютахъ на Кубрикѣ.

Конструкція, имя сущ. жен. — Образъ строенія; всякая приморская страна въ образѣ строенія и украшенія Судовъ имѣетъ нѣкоторыя особенныя правила, такъ что Суда разныхъ народовъ можно различить по строенію, и потому говорятъ что они Англинской, Французской, Турецкой Конструкціи и проч.

Контръ-киль, имя сущ. муж.—На Галерахъ штука дерева скрѣпленная съ Фалстемомъ и лежащая на переднемъ концѣ Киля. Контръ-киль на Галерахъ, тоже самое что на Парусныхъ Судахъ Дейдвудъ.

Контръ-тимберсы, имя сущ. муж.— Деревья служащія окончаніемъ Кормы Корабля и всякаго другаго Судна въ Кормовой Надводной части, начиная отъ Винъштранца до Гака-борта; боковые деревья на-

зываютъ Контръ-шимберсы, а средніе, Старнъ-шимберсы; они составляютъ и Подзоръ. ★ Чертежъ. 9-й

Конь, имя сущ. муж. — На рѣчныхъ Судахъ деревянный Брусъ, простирающійся вдоль Судна, укрѣпленный въ двухъ стойкахъ, служитъ къ утвержденію въ оный и въ Борты Судна, другихъ деревъ, называемыхъ Чоблоками или Чоблочиною, на коихъ настилаютъ досчаную или лубеную крышку. Таковыя стропила и крышки почти на всѣхъ Судахъ употребляемыхъ на Волгѣ до Рыбинска.

Корабль, имя сущ. муж.—Трехъ Мачтовое Военное Судно. Корабли бываютъ трехъ ранговъ а именно: 74 пуш. 84 пуш. о двухъ Декахъ, и 100 пуш. т. е. отъ 110 до 120 пуш. о трехъ Декахъ съ Форъ-кастелемъ и Кварперъ-декомъ.

Корветъ, имя сущ. муж.—Трехъ Мачтовое Военное Судно съ откритою Баттареею, безъ Кварперъ-дека и Форъ-кастеля имѣетъ до 24-хъ орудій, по большой части Корронадъ.

Корма, имя сущ. жен. — Сему слову дано два значенія, первое: Кормою называютъ всю Подводную и Надводную часть Судна, простирающуюся отъ Мидель-шпангоута до Старнъ-поста, слѣдовательно въ

семъ смыслѣ значитъ тожъ что Задъ Судна; и говорятъ Кормовые Шпангоуты, Кормовыя окна и пр. Сія часть длиннѣе или короче, смотря потому ближе ли Мидель-шпангоутъ къ Носу Судна или далѣе. На рѣчныхъ плоскихъ грузовыхъ Судахъ Мидель-шпангоутъ по срединѣ длины Судна; на Морскихъ и Военныхъ, отъ средины къ Носу ближе. Качество послушанія Руля много зависитъ отъ сей части. — Второе значеніе: Кормою называютъ часть Судна которая находится надъ Винъ-странцомъ и вся видна, когда смотрящій стоитъ на продолженной линіи Киля въ нѣкоторомъ разстояніи позади Старнъ-поста. Въ Кормѣ содержится вся ширина Фашенписовъ; Корма украшена Каютными окнами, Перилами Балкона, Подзорами и различно изогнутыми Карнизами, и рѣзною работою; въ сихъ украшеніяхъ должно наблюдать крайнюю умѣренность; высокія Кормы Турецкихъ Судовъ отъ излишнихъ украшеній кажутся весьма безобразны.

Косныя, имя прилаг. жен. — Небольшія рѣчныя Суда двоякаго рода, одни называемы Косныя купеческія, другія Завозки или Судовыя Косныя. Первыя остродонныя двухъ-мачтовыя Лодки, о ше-

сти или о десяти Веслахъ, употребляемыя въ Астрахани для разъѣзда на разныя Ватаги, Учуги и соляныя озера. Вторыя также остродонныя Лодки, но безъ Мачты и безъ Руля, о шести Веслахъ боковыхъ и одно Кормовое; служатъ для завозу Якоря съ Канатомъ въ передъ, и для другихъ потребностей, при Росшивахъ и большихъ рѣчныхъ Судахъ.

Катендаунъ, имя сущ. муж. — Линія означающая вышину Флоръ-шимберсовъ на срединѣ Судна.

Котватеръ, имя сущ. муж. — Смотри Водорѣзъ.

Кофель-нагель, имя сущ. муж. — Точеные деревянные, желѣзные и мѣдные Болты или шычинки вколачиваемые въ доску придѣланную между Вантами, или въ другомъ какомъ мѣстѣ, служащія для закрѣпленія тонкихъ бѣгучихъ Снастей, и для вѣшанія Бухтъ ихъ.

Кофель-планки, имя сущ. жен. — Бруски сдѣланные по Бортамъ или по стѣнамъ внутри Судна; въ сіи Бруски вставляютъ Кофель-Нагили и Шкивы, для крѣпленія мѣлкихъ бѣгучихъ Снастей. ★

Кофъ, имя сущ. муж. — Голландское перевозное Судно съ Гротъ и Фокъ-мачтами, отъ каждой изъ которыхъ выстрѣ-

ливаютъ Парусъ помощію Шпринтова; надъ симъ Парусомъ, Топсель, а въ Носу нѣсколько Спакселей утвержденныхъ на Бушпритѣ.

Кочмара, имя сущ. жен. — Особенныя Лодки употребляемыя у города Архангельска и въ Колѣ для перевоза разныхъ вещей изъ одного мѣста въ другое, и для рыбныхъ промысловъ.

Кочь, имя сущ. муж. — Парусныя Суда, на которыхъ наши промышленники ходили въ Море, для исканія и описанія береговъ и рѣкъ въ Сибирѣ и Камчаткѣ.

Крамбалъ или Кятъ, имя сущ. муж. Большой Брусъ, служащій для подняція Якоря на Фишъ, выстрѣливаемъ за Бортъ въ Носовой части Судна. ★ Чертежъ 13-й.

Краспицы или Красписы, имя сущ. жен. — Брусья или деревья, въ поперечномъ положеніи съ другими, какъ напримѣръ въ Бишенгахъ горизонтальной Брусъ идущій по перегъ вертикальныхъ, называютъ Краспицъ или Бишенгъ-красписъ; въ Салингахъ, Бруски лежащіе поперегъ тѣхъ которые кладутъ вдоль Судна, называютъ Краспись-салингами и проч.

Краюшка, имя сущ. жен. — Круглое мѣсто, оставляемое на внутренней спо-

ронѣ Клямпсовъ, прошивъ средины каждаго Порта, для того чтобы положеніе закрѣпленной Пушки, упирающейся дуломъ въ сіе мѣсто, было непоколебимо.

Кренгованіе, имя сущ. сред. Отъ глагола кренговать. См. слѣдующее слово.

Кренговать, глаголъ. — Повалить Судно на бокъ для свидѣтельствованія и починки Подводной части. Починку производятъ обжиганіемъ боковъ, поправленіемъ выбившейся или повредившейся конопати, обмазаніемъ вновь смолою, очищеніемъ отъ всего что можетъ задерживать скорость Судна; ежели нужно исправить нѣсколько ниже Грузовой Ватеръ-линіи, тогда можно накренить или наклонить Судно на бокъ помощію перенесеннаго Груза отъ одного Борта къ другому, но ежели должно низшія части осмотрѣть или поправить, тогда Судно валяютъ, помощію устроенія называемаго Киленбанкъ, и сіе дѣйствіе называютъ Кренгованіемъ. Буде наклонность Судна нужна такая, чтобы весь Киль оказался изъ воды, таковое исправленіе называютъ Килеваніемъ.

Крѣпить, глаголъ. — Въ Корабельномъ строеніи слово крѣпить значитъ соединять какія нибудь части, такъ чтобы составленное изъ оныхъ цѣлое, было швер-

до и могло противиться великимъ силамъ устремляющимся на разрушеніе сего состава; части Киля и Стема скрѣпляютъ взаимною помощію Замковъ, Болтовъ и деревъ; Деки со стѣнами Судна, помощію Книсъ и проч.

Крюйсовныя-планки, имя сущ. жен. Сдѣланы по Бортамъ внутри Корабля, составлены изъ Брусковъ, прикрѣплены къ стенѣ Корабля; въ Крюйсовыя-планки впущены двѣ кривулины нижними концами вмѣстѣ, а верхними врозь, нынѣ почти не въ употребленіи, а вмѣсто сихъ планокъ дѣлаютъ Кнегты. ★

Крютъ-Камера, имя сущ. жен. — Магазейны для храненія пороха, которые раздѣлены на большіе и малые; большая Крютъ-камера въ Трюмѣ подъ Носовою платформою, а малая въ Кормовой части подъ Кормовою платформою; у 100 пуш. Кораблей была еще 3-я висячая Крютъ-камера, на срединѣ Корабля между Гротъ и Форъ-люками, сію послѣднюю нынѣ не дѣлаютъ. ★

Кубрикъ, имя сущ. муж. — Мореплаватели называютъ Кубрикъ то что Корабельные Инженеры называютъ Орлопъ. См. сіе слово.

Кухня, имя сущ. жен. — На Корабляхъ

и Фрегатахъ устроена въ Носовой части на Опоръ-декѣ; на мѣлкихъ Военныхъ Судахъ въ нижней Палубѣ, а на купеческихъ на верхней Палубѣ поставленъ для Кухни шкафъ и отгорожено мѣсто, въ которое помѣщаютъ Камбузъ. ★

Лайба, имя сущ. жен. — Простая Чухонская большая Лодка съ одною и съ двумя Мачтами, на каждой изъ которыхъ по одному Парусу. Сіи Лодки употребляемы въ окрестностяхъ Петербурга, для перевоза дровъ, сѣна и тому подобнаго.

Лебедка, имя сущ. жен.—Большой желѣзной Крюкъ, на Канатныхъ Заводахъ употребляемый для верченія колеса, помощію котораго прядутъ нитки или спускаютъ Канаты. На Судахъ морскихъ и рѣчныхъ, на Стержень крюка насаживаютъ деревянный валъ, на который накладываютъ нѣсколькими Шлагами веревки чтобы ими поднимать тяжести; на Судахъ малаго рода, посредствомъ сей Лебедки, Судно верпуется или тянется противъ теченія. ★★

Леджесы, имя сущ. муж. — Бруски во всѣхъ Палубахъ, между Карлинсами поперегъ корабля и между каждыми двумя Бимсами, по нѣскольку; они также какъ

и Карлинсы служатъ для лучшаго укрѣпленія Палубы. По методѣ Кораблестроителя Сеппингса, вмѣсто сихъ Леджесовъ нынѣ употребляютъ Полу-бимсы, и между сими и настоящими Бимсами, Леджесы впускаютъ косвенно подъ угломъ, 45°. Сіе дѣлаютъ когда Палубу настилаютъ косвенно, подъ угломъ же 45° въ противную сторону Леджесовъ. ★

Лимберъ-борды, имя сущ. муж. — Короткія доски настилаемыя на Лимберсы и составляющія часть внутренней Обшивки у самаго Кильсона. Лимберъ-бордовъ не прикрѣпляютъ для того, чтобы можно было снять когда нужно осмотрѣть, или Сортросомъ прочистить Лимберсы.

Лимберсы, имя сущ. муж. — Квадратныя скважины, продолбленныя въ низу Флоръ-тимберсовъ подлѣ Киля, расположенныя на прямой Линіи параллельной Килю, по обѣимъ сторонамъ онаго составляютъ протоки, которыя въ случаѣ засоренія прочищаютъ продетою веревкою, называемою Сортросъ. Морская вода входящая въ Корабль, и удерживаемая Флоръ-тимберсами, течетъ свободно сими Каналами вдоль всего Корабельнаго дна въ ящикъ называемый Льяло, гдѣ стоятъ Помпы, которыми она обратно выкачиваема

въ море. Сортросъ на Судахъ строемыхъ по методѣ Г. Сеппингса нынѣ не употребляемъ потому, что всѣ Шпаціи между Наборомъ задѣланы, и вода не можетъ проходить до Лимберсовъ, которыя посей причинѣ расположены внутри по обѣимъ сторонамъ вдоль Судна, между Кильсономъ и Лимберъ-бордовымъ поясомъ, находящимся отъ Кильсона въ разстояніи около 11-ти дюймовъ. Протоки сіи закрываютъ Лимберъ-бордами, которые одною кромкою впущены въ Шпунтъ Лимберъ-бордовыхъ поясовъ, а другою приткнуты къ Кильсону. Чертежъ. 14-й

Лодія, имя сущ. жен. — Хотя въ общемъ знаменованіи слово сіе значитъ малое рѣчное Судно, называемое по большой части Лодкою, однакожъ нѣкоторыя большія рѣчныя Суда подъ симъ же именемъ извѣстны, и самыя большія изъ оныхъ длиною бываютъ по тридцати, шириною по семи сажень, высотою семнадцать, въ воду погружаются тринадцать футовъ, Грузу поднимаютъ отъ 80 до 100 тысячь пудовъ. Меньшія сего рода Лодіи, называютъ Межеумками; они плоскодонныя съ прямыми, то есть къ верьху ни мало неразширяющимися боками; Мачтъ и Палубы не имѣютъ; по срединѣ сдѣлана

часовня а на Носу Огниво и Кресшъ; вмѣсто Руля на Кормѣ Сопецъ. Лодіи строятъ въ Чердынскомъ Уѣздѣ, по рѣкамъ Вихрѣ, Холмѣ и Камѣ, откуда перевозятъ Соль, до нижняго Новагорода и уже назадъ не возвращаются, а употребляемы настроеніе и дрова. Лодіи сіи по ихъ огромности, ходятъ шокмо въ низъ по Камѣ греблею, а въ верьхъ по Волгѣ завозами. Разнаго званія работниковъ, какъ то водоливовъ и бурлаковъ бываетъ на нихъ отъ стапятидесяти до трехъ сотъ человѣкъ. Сіи Суда не имѣютъ никакихъ желѣзныхъ крѣпленій кромѣ нѣсколькихъ скобъ, и законопачены не пенькою, а мочалами и въ самонужнѣйшихъ мѣстахъ проложена береста, дабы вода какъ можно меньше протекала, ибо ежели течь покажется такова, что соль подмокнетъ, тогда Судно немедленно пойдетъ ко дну.

Лостъ, имя сущ. муж. — На многихъ Баркахъ, Разшивахъ и другихъ рѣчныхъ Судахъ, вмѣсто конопаченія Пазовъ паклею или инымъ чѣмъ, употребляютъ для воспрепятствованія течи въ Судно, другой способъ, а именно, прибиваютъ многими желѣзными скобками вдоль Пазовъ тонкія и узкія дощечки или дранички,

называемыя Лостами или Саргами. Хотя сей способъ безъ сомнѣнія хуже перваго, вообще всѣми народами употребляемаго, потому что вода закрадываясь за Лосты удобнѣе въ Пазы протекаетъ, и помянутыя скобки легко выйдутъ изъ мѣстъ, однакоже можетъ быть въ Суднѣ, таковаго простаго построенія, какъ наши Барки, во время труднаго перехода на Ярахъ и Порогахъ, Лосты прибитые скобами долѣе держатся, нежели конопать, которая держится въ Пазахъ, тогда когда Судно построено лучше нежели Барка, и связь между членами онаго, крѣпче. Петръ Великій, почитая сей способъ весьма худымъ, и стараясь о заведеніи для внутренней торговли новаго рода Судовъ, таковыхъ какъ Эверсы и тому подобныя, издалъ многіе Указы которыми запрещалъ строить Суда каковыя прежде строили, а наипаче съ сими скобами и Лостами, однакоже по причинѣ, или издавна укоренившагося обыкновенія, или потому что ново-вводимый родъ Судовъ, не соотвѣтствовалъ какимъ либо мѣстнымъ обстоятельствамъ или свойству груза, и понынѣ Суда сіи строятъ какъ прежде строили.

Лошка, имя сущ. жен. — На Баркахъ

и другихъ по рѣкамъ плавающихъ Судахъ, толстыя Снасти или веревки, которыя служатъ къ держанію Мачты, и на Парусныхъ Судахъ называемы Ваншами. Лошки, отъ боковъ Судна простираются не къ самому Топу Мачты, но ниже онаго; верьхнюю часть Мачты, оставающуюся на подобіе Стеньги или Флагштока называютъ Пикою. Въ помощь симъ Лошкамъ, отъ вершины Пики или Мачты, идутъ по бокамъ Судна двѣ другія веревки, называемыя Пичныя Лошки, которыя служатъ Бакштагами или Фордунами. Одна изъ Лошекъ, а именно самая передняя, отличена отъ другихъ особеннымъ названіемъ, Красная; нижній ея конецъ съ подвѣтренной стороны переносятъ, иногда къ Носу въ помощь Шпагу, когда надувающійся вѣтромъ Парусъ сильно ломитъ Мачту.

Люки, имя сущ. муж. — Отверстія сдѣланныя въ Палубахъ для сходу въ низъ, погрузки и выгрузки разныхъ снарядовъ, матеріаловъ и проч. ★

М.

Малка, имя сущ. жен. — Уголъ составленный между двумя сторонами какого либо четырехъ-граннаго дерева, какъ

напримѣръ: между внутреннею и наружною стороною Шпангоута. Малку, составляющую уголъ больше прямаго, называютъ Ошлѣвою, а меньше прямаго угла Поднозою.

Маржень-линія, имя сущ. жен.—Означаетъ линію, по которой обшивныя доски приложены къ Наружной Обшивкѣ на Винтранцѣ. ★

Мастеръ, имя сущ. муж.—Искусный и знающій въ какомъ нибудь дѣлѣ человѣкъ. Для различенія разнаго рода Мастеровъ обыкновенно придаютъ къ сему названію прилагательное имя той вещи, орудія или зданія, которое подъ руководствомъ его совершается, какъ на примѣръ: Корабельный, Галерный, Камельный; Якорный, Канатный, Парусный, Весельный, Блоковый Мастеръ и проч. Каждый изъ нихъ долженъ имѣть достаточныя въ дѣлѣ своемъ свѣденія, какъ то: Якорный Мастеръ обязанъ пещись о наилучшемъ устроеніи Якоря, дабы оный съ великою прочностію скованъ былъ изъ добраго желѣза и способенъ къ задерживанію Судна. Канатный Мастеръ старается о снабденіи Флота крѣпкими Снастями и веревками. Парусный наблюдаетъ, чтобы Паруса точно противъ данной ему мѣры скроены и хорошо сшиты были, и

такъ далѣе. Изъ всѣхъ же Мастеровъ, Корабельный тотъ, которому потребны глубокія и обширныя познанія, ибо подъ его руководствомъ строятъ сіи великія громады, которыя называютъ Кораблями; для сего нужна, на Математическихъ и Механическихъ Наукахъ основанная Теорія, соединенная съ знаніями практическихъ правилъ; о искусномъ Корабельномъ Мастерѣ можно сказать, что онъ конечно одаренъ необыкновенными способностями, которыя усовершенствованы упражненіями въ Наукахъ и долговременною опытностью. Нынѣ Корабельные Мастера переименованы въ Корабельные Инженеры.

Мачта, имя сущ. жен. — Судно приводимо въ движеніе силою вѣтра дѣйствующаго на Паруса, Паруса привязаны къ Реямъ (смотри Словарь по Вооруженію); Реи движутся по Мачтамъ, которыхъ на большихъ Судахъ бываетъ три; большую называютъ, Гротъ-мачтою, вторую по величинѣ впереди поставленную, Фокъ-мачтою, меньшую къ кормѣ стоящую, Бизань-мачтою. На Кораблях, Фрегатахъ, Корветахъ и большихъ купеческихъ Судахъ, по три Мачты, на Судахъ меньшей величины, по двѣ и по одной мачтѣ.

Мейнъ-кепстонъ, имя сущ. муж. —

Большой Шпиль, котораго мѣсто между Гротъ и Бизань Мачтами, на $\frac{4}{15}$ длины Гонъдека, считая отъ Старнъ-поста къ Носу Корабля.

Мета-центръ, имя сущ. муж.—Точка пресѣченія двухъ линій, изъ которыхъ одна возвышается вертикально изъ Центра-тяжести Судна, другая опредѣляетъ среднее направленіе боковаго давленія или толканія, производимаго водою на Подводную часть сего Судна, когда оно въ наклонномъ положеніи, ибо ежели стоитъ прямо, Мета-центра не окажется, для того, что тогда обѣ линіи составятъ одну и туже самую линію. Сія точка потому названа Мета-центромъ, то есть крайнею точкою, что она дѣйствительно крайній предѣлъ, до котораго Центръ-тяжести Судна возвышаться можетъ, ибо ежели находиться будетъ, выше сей точки, или точно въ оной, тогда въ первомъ случаѣ Судно при малѣйшемъ наклоненіи на бокъ можетъ легко опрокинуться, будучи къ сему побуждаемо какъ собственною своею тяжестію, такъ и дѣйствіемъ окружающей воды; во второмъ случаѣ, во всякомъ положеніи въ равномъ покоѣ пребываетъ, то есть: прямо стоящаго ни что не влечетъ къ наклонности, а наклоннаго ни что не побуж-

даетъ къ прямо-стоянію. Таковое свойство или качество Корабля называютъ Валкостію, которая подвергаетъ Судно неминуемой опасности, поелику плаваніе его по волнующемуся морю производимо силою вѣтра, дующаго въ распущенные Паруса. И такъ Центру-тяжести необходимо надлежитъ быть ниже Мета-центра, ибо тогда Корабль будучи наклоненъ, защитится силою окружающей его воды приходитъ въ прямое свое положеніе. Таковое свойство или качество Корабля называютъ Остойчивостію, и оно позволяетъ носить много Парусовъ, противуборствуя всегда силѣ вѣтра, кренящей или наклоняющей Судно на бокъ. Посему Остойчивость мореходнаго Судна, или упорность его противъ наклоненія, или стремленіе къ прямо-стоянію, когда накрененъ, требуетъ, чтобъ Мета-центръ былъ всегда надъ Центромъ-тяжести, и въ каждомъ суднѣ точка сія имѣетъ разное положеніе. Горизонтальное разстояніе между Центромъ-тяжести Корабля и его Мета-центромъ, опредѣляется величиною двухъ вышесказанныхъ силъ, то есть дѣйствіемъ вѣтра на Паруса, которое побуждаетъ Корабль къ наклоненію, и дѣйствіемъ воды на Подводную часть, кото-

рое противится наклоненію. Изъ сего объясненія о Мета-центрѣ явствуетъ, что частямъ Корабля находящимся подъ водою должно имѣть такой образъ, чтобы по мѣрѣ наклоненія и погруженія онаго въ воду, Мета-центръ возвышался, увеличивая вышеупомянутое между имъ и Центромъ-тяжести горизонтальное разстояніе, дѣйствующее въ семъ случаѣ на подобіе рычага. Изъ сего слѣдуетъ, что Корабли, у которыхъ бока надъ водою сдѣланы съ крутыми уклонами, качество сіе имѣютъ въ меньшей степени, нежели тѣ, которыхъ бока прямо въ верхъ возходятъ. Роммъ, Французскій писатель, извѣстный по сочиненію его о Морскомъ искуствѣ, говоритъ, что во всѣхъ по сіе время Кораблестроителями употребляемыхъ вычисленіяхъ, сысканіе мѣста и высоты Мета-центра строящагося Корабля, основано было токмо на величинѣ и положеніи средняго направленія, по которому окружающая вода толкаетъ Судно къ верху; при семъ полагали плавающее тѣло безъ всякаго движенія, но производимыя изъ того вычисленія не могутъ быть вѣрны, ибо они сдѣланы для движущагося Корабля, когда давленіе воды на каждую частицу Подводной части, весьма перемѣняется

и несходствуетъ съ тѣмъ давленіемъ, какое претерпѣваютъ сіи частицы находясь въ совершенномъ покоѣ.

Мидель-декъ, имя сущ. муж.—Составляетъ среднюю Батарею на прехъ Дечныхъ Корабляхъ.

Мужлукъ, имя сущ. муж. — Галер. названіе — Порогъ или доски положенныя ребромъ поперегъ Галеры въ Носу и въ Кормѣ. Сіи доски отдѣляютъ Носъ и Корму отъ прочихъ частей Галеры. Носовой Мужлукъ почти тоже самое у Галеры, что у Корабля Бикгедъ, но многимъ ниже. Мужлукъ покрываютъ деревяннымъ брусомъ называемымъ подушкою, въ которомъ сдѣланы Шкивы для продѣванія Снастей, посредствомъ коихъ Куршейную пушку, двигаютъ въ задъ и въ передъ.

П.

Набирать, глаголъ — ставить или помѣщать Шпангоуты на ихъ мѣста.

Наборъ, имя сущ. муж.—Шпангоуты Корабельные прежде дѣлали двоякіе, одни называли Настоящими, а другіе Дополнительными; Настоящіе Шпангоуты крѣпили одинъ къ другому желѣзными Болтами, а Дополнительные набирали и потомъ сплачивали между собою Коксами. Нынѣ всѣ

Шпангоуты дѣлаютъ Настоящія, по методѣ Сеппингсовой и всѣ вообще крѣпятъ желѣзными Болтами, ставятъ на Резенъ-киль въ равномъ разстояніи одинъ отъ другаго отъ $2\frac{1}{2}$-ю до 3-хъ футовъ, остающіяся же между сими Шпангоутами Спаціи, забираютъ отъ самаго Киля до Гонъ-декъ Клямпса наглухо Прокладками, а Пазы между оными и Шпангоутами, законопачиваютъ, и провариваютъ смолою. Настоящіе Шпангоуты по старой методѣ ставятъ на разныхъ точкахъ длины Киля, въ равномъ разстояніи одинъ отъ другаго отъ пяти до шести футовъ и болѣе, смотря по величинѣ Судна. Сіи промежутки наполняютъ новыми Шпангоутами, Наборными деревьями, такъ что Спаціи или промежутки между сими послѣдними, остаются токмо въ нѣсколько дюймовъ (см. Спація). Собраніе сихъ Шпангоутовъ между Настоящими равно и Шпангоутовъ по Методѣ Сеппингсовой, называютъ Наборомъ, и когда всѣ они въ мѣстахъ своихъ поставлены, тогда говорятъ о Суднѣ, что набрано всѣмъ Наборомъ. Чертежъ 14-й **

Нагель, имя сущ. муж.—Деревянный Болтъ, имѣющій подобіе гладко обструганной коротшой палочки, которая въ

вершинѣ своей нѣсколько потолще, нежели въ нижнемъ концѣ. Нагели въ замѣну желѣзныхъ Болтовъ и Гвоздей, употребляютъ вмѣстѣ съ оными для крѣпленія Обшивныхъ досокъ или Поясовъ къ Корабельнымъ членамъ. Въ нѣкоторыхъ случаяхъ можно оныя предпочитать Болтамъ, потому что легче, а при томъ не ржавѣютъ, слѣдственно не зараждаютъ гнилость въ Корабельныхъ членахъ. Нагели заколачиваютъ въ дыры нарочно для того проверченныя и потому должно имѣть весьма сухіе, дабы намокнувъ они могли разбухнуть; иногда для сей же самой причины по заколоченіи ихъ въ дыру, ращепляютъ вершины и вбиваютъ туда небольшіе трехъ-гранные клинья, дабы чрезъ то лучше и плотнѣе наполнить занимаемую начальную скважину. Сіе дѣйствіе называютъ Разклинивать Нагели.

Надводная-часть, имя сущ. жен. — Та часть Судна, которая должна быть надъ водою, когда Судно въ полномъ грузу.

Наружная-обшивка, имя сущ. жен. Каждое Судно съ наружной стороны обиваютъ досками плотно къ Набору прикрѣпляемыми, и Пазы между оными проконопачиваютъ; всѣ сіи доски въ совоку-

ности къ Судну прибитыя, называютъ Наружною-обшивкою. — Доски, коими обита внутренняя часть Судна, называютъ Внутреннею-обшивкою. ★

Насадъ, имя сущ. муж. — Рѣчное плоскодонное Судно, самое большее Длиною двадцать пять, Шириною болѣе осьми сажень; Глубина Подводной части пятнадцать, Высота Надводной пять футовъ, Грузу поднимаютъ двадцать тысячь пудовъ. Бока сихъ Судовъ дѣлаютъ изъ однихъ досокъ безъ Баргоутовъ и къ верху немного разширяютъ; Кички, Выхода и Палубы нѣтъ, а на Носу, вмѣсто Кички, кладутъ Огниво, и вмѣсто Палубы, набрасываютъ Потопчины. На Насадахъ Мачта съ однимъ Парусомъ, Руль съ Губою и Сапогомъ, но безъ Черпенятъ (см. сіи слова); конопатятъ пенькою, смѣшанною съ мочалами, и сверхъ сего смолеными войлоками. Сіи Суда строятъ на Рѣкахъ Камѣ и Вяткѣ, и потому называютъ оныя Камскими и Вятскими; нагруженныя лѣсомъ ихъ сплавливаютъ внизъ до Астрахани, откуда уже не возвращаютъ, а продаютъ на строеніе, или для перевозу Соли съ Озеръ. Дровяные Насады которые приходятъ въ Астрахань съ дровами и потомъ нагружаемы рыбою, не такъ высо-

ки; Днище ихъ утверждено на кокорахъ и копаняхъ; работниковъ на каждомъ Суднѣ до тридцати пяти человѣкъ.

Невель-гутсы, имя сущ. муж. — Подушки подъ Клюзы съ наружной стороны Корабля. ★

Недгедсы, имя сущ. муж. — Брусья придѣлываемые къ обоимъ сторонамъ Форъ-шпевня на каждомъ Суднѣ, пропускаемы выше онаго для укрѣпленія между ими Бушприта. ★

Нижніе-транцы, имя сущ. муж. — Сими Транцами забираютъ оставшееся пустое мѣсто ниже Декъ-транца, между Фашенъ-писами и Ахтеръ-шпевнемъ. ★

Ноколь-тимберсы, имя сущ. муж.— См. Гасписы.

Носъ, имя сущ. муж. — Передняя часть Судна, противу-лежащая задней части называемой Кормою. — Носъ въ просторѣчіи часто значитъ мысъ, особливо съ приложеніемъ другаго имени или прозванія, какъ напримѣръ: Святой Носъ, Орловъ Носъ и проч. Сіи Россійскія названія на нѣкоторыхъ Иностранныхъ картахъ неправильнымъ надписаніемъ искажены какъ то: Свяшенноесъ, Орлогенесъ.

О.

Обшивка, имя сущ. жен. — См. Наружную-обшивку.

Огниво, имя сущ. сред. — На рѣчныхъ Судахъ лежащее на Носу по перегъ Судна бревно, по которому ходитъ Канатъ, когда вытаскиваютъ Якорь. Сіе бревно утверждено въ двухъ стойкахъ, называемыхъ Сопляками. См. сіе слово.

Озда, имя сущ. жен. — Оздами на Баркахъ и другихъ рѣчныхъ Судахъ, называютъ нѣкоторыя поперечныя балки или толстыя доски, лежащія на бокахъ Судна, и служащія для распиранія и связыванія оныхъ, такъ какъ на Корабляхъ Бимсы. Оздъ бываетъ четыре или пять.

Опоръ-декъ или верхняя Палуба. Имя сущ. муж. — Составляетъ верхнюю Башарею Кораблей. ★

Опоръ-декъ-транецъ, имя сущ. муж. Сей Транецъ дѣлаютъ на всѣхъ Корабляхъ съ прямыми Кормами, на вышинѣ Опоръ-дека. ★

Орлопъ или Кубрикъ, имя сущ. муж. Палуба параллельная Гонъ-деку, находящаяся въ пяти или шести футахъ подъ онымъ. На Кубрикѣ пушекъ не бываетъ, но кладутъ Канаты, Шхиперскіе

и прочіе припасы, сдѣланы для жительства младшихъ Офицеровъ, Каюты, помѣщена Аптека, и Корабельная Канцелярія. Кубрикъ простираетсл вдоль Корабля, начиная отъ Штема до четырехъ футовъ за Бизань Мачту къ Кормѣ.

Орлопъ-бимсы или Кубричные-бимсы, имя сущ. муж. — Бимсы принадлежащіе Орлопу.

Орлопъ-карлинсы или Кубричные Карлинсы, имя сущ. муж. — Карлинсы принадлежащіе Орлопу.

Орлопъ-клямпсы или Кубричные-клямпсы, имя сущ. муж. — Клямпсы принадлежащіе Орлопу.

Орлопъ-книсы или Кубричные-книсы; имя сущ. жен. — Книсы принадлежащіе Орлопу.

Орѣхъ, имя сущ. муж. — Два не большія Шипа на срединѣ Шеймы на Якорномъ Верстенѣ, для держанія Штока.

Остойчивость, имя сущ. жен. — Качествво Корабля и всякаго Судна, состоящее въ сопротивленіи или твердости, съ каковою сіе Судно, соотвѣтственно по строенію онаго и мѣсту Центра-тяжести и Метта-Центра (см. сіи слова) противуборствуетъ, силамъ стремящимся наклонить на бокъ, или какъ говорятъ,

Мореплаватели, накренить; Судно неимѣющее сего качества называютъ Валкимъ. Остойчивость всякому мореходному Судну необходимо нужна; даетъ великое предъ Валкимъ преимущество въ томъ, что можетъ при боковомъ вѣтрѣ нести много Парусовъ, не опасаясь быть слишкомъ накренено, а сіе въ разныхъ обстоятельствахъ весьма нужно, особенно Военному Кораблю, какъ напримѣръ, во время сраженія на вѣтрѣ, дабы можно было дѣйствовать пушками нижней Батареи, при погонѣ за слабымъ непріятелемъ, или при убѣганіи отъ сильнаго; также при обходѣ какого нибудь подъ вѣтромъ находящагося мыса, берега или инаго опаснаго мѣста. Сіе качество частію зависитъ отъ высоты Мачтъ и расположенія Груза въ Суднѣ; плоскодонное съ короткими Мачтами должно быть Остойчивѣе, нежели острокильное съ длинными Мачтами, а сіе послѣднее имѣетъ больше скорости хода. Весь Грузъ, находящійся въ Кораблѣ ниже поверхности водяной, или Грузовой Ватеръ-линіи, долженъ съ пушками, Мачтами, Снастями, Блоками, и словомъ со всѣми тягостями, помѣщенными выше сей Ватеръ-линіи, быть въ равновѣсіи; ибо

верхній, или надъ водою находящійся Грузъ, силится всегда повалить или опрокинуть Корабль, какъ скоро вышедъ изъ вертикальнаго, приметъ наклонное положеніе. Къ сему присовокупляется еще сила вѣтра, которая наклоняетъ Корабль, увеличивая дѣйствіе верхняго Груза по мѣрѣ сего наклоненія; но подъ водою находящійся Грузъ сему противудѣйствуетъ, тѣмъ съ большею силою чѣмъ наклоненіе больше. Изъ сего явствуетъ, что когда Центръ-тяжести весьма высокъ, тогда Корабль Валокъ, а когда напротивъ того весьма низокъ, тогда имѣетъ великую Остойчивость. Однако должно остерегаться излишняго пониженія Центра-тяжести, для того что Судно въ такомъ случаѣ отъ волненія удобно колеблется, и подвержено сильной и жестокой качкѣ.

Отступные или ретирадные Порты, имя сущ. муж. — Дѣлаютъ на Гонъдекѣ въ Кормовой части Корабля въ подзорѣ, для дѣйствія изъ оныхъ во время отступленія Корабля; особыхъ Орудій для сихъ Портовъ не имѣютъ, а поварачиваютъ въ оные изъ первыхъ боковыхъ Портовъ. ★

П.

Паз, имя сущ. муж. — Разстояніе или Спаціи между обшивными досками.

Пароходъ, имя сущ. муж. — Судно приводимое въ движеніе посредствомъ Паровой машины, которая дѣйствуетъ на устроенныя по обѣимъ сторонамъ сего Судна два колеса съ лопастьми — Изобрѣтеніе построенія Пароходовъ и употребленіе оныхъ, принесли великую всеобщую пользу всѣмъ народамъ, и принадлежатъ къ знаменитымъ событіямъ въ началѣ нынѣшняго столѣтія. Подробныя свѣдѣнія о Пароходахъ и мореплаваніи сихъ Судовъ сообщено въ 4-й, 5-й и 6-й части записокъ Ученаго Комитета Главнаго Морскаго Штаба.

Паузокъ, имя сущ. муж.—Рѣчное Судно. Самые большіе Длиною въ двѣнадцать, Шириною въ три сажени, Глубина Подводной части восемь, Высота Надводной четыре фута; Грузу поднимаютъ до семи тысячь пудовъ, плоскодонные имѣютъ одну Мачту, стоящую на срединѣ Судна. На Носу и на Кормѣ не большіе помосты называемые Баками. Носовой Бакъ съ Огнивомъ (см. сіе слово).

Пентербалка, имя сущ. жен. — Де-

ревянный Брусъ въ Носу Корабля или другаго Судна, употребляемый для подъема Якоря. Пентербалки двѣ, на каждой сторонѣ Судна по одной, одинъ конецъ утвержденъ на Фока-русленяхъ между двумя Книсами, отстоящими въ такомъ разстояніи одна отъ другой, чтобы сей конецъ могъ помѣститься между оными; нынѣ помѣщается Пентербалка между двумя желѣзными обухами. Сквозь сіи Книсы и сей конецъ Пентербалки, проверчиваютъ дыру, въ которую вкладываютъ Болтъ; на семъ Болтѣ Пентербалка можетъ обращатся, и нижній край конца ея округленъ, дабы во время подниманія верхняго конца, не могъ упираться въ Руслень. Вершина ея сдѣлана съ заплечиками, которые не допускаютъ Бакштагъ скользить внизъ Пентербалки. Сей Бакштагъ обвязанъ срединою около Топа Фокъ-мачты, такъ что концы висятъ на обѣ стороны Корабля, и каждый изъ оныхъ оканчивается Огономъ. Штагъ служитъ для подниманія или притягиванія вершины Пентербалки къ Фокъ-ваншамъ, дабы не торчала изъ Корабля когда нѣтъ нужды въ оной, а когда должно употребить въ дѣло, тогда отдадутъ Штертъ и уклоня Пентербалку сколько потребно, надѣ-

ваютъ на оную вышеупомянутый Бакшпагъ, и потомъ накладываютъ Огономъ одно-шкивный Блокъ, въ который проходитъ веревка, называемая Шкенкель на Пентергакѣ.

Передъ, имя сущ. муж. — Часть Корабля, простирающаяся отъ средины Длины онаго или отъ Мидель Шпангоута къ Носу. Другую же часть, простирающуюся къ Кормѣ, называютъ задъ или задняя часть, а потому всѣ принадлежащія вообще къ обѣимъ симъ частямъ вещи, какъ то: Паруса, Шпангоуты, Порты и проч. различаютъ одни отъ другихъ названіемъ переднихъ и заднихъ; также и всякая на Кораблѣ часть или вещь находящаяся ближе къ Носу, нежели другая подобная часть или вещь, отличена названіемъ передней, на примѣръ: Передніе Бишенги, Передняя Гротъ-ванпа и проч.; равнымъ образомъ и все Судно, въ отношеніи къ оному называютъ Переднее или Заднее, напримѣръ: Передовой или Задней Корабль въ линіи, ходъ взятъ впередъ или назадъ, счисленіе имѣть впереди или сзади и проч.

Перо, имя сущ. средн. — Смотри Руль.

Пиллерсы или стойки, имя сущ.

муж. — Поставлены на срединѣ Корабля подъ каждый Бимсъ, 1-е въ Трюмѣ для поддержанія Орлопа, 2-е въ Орлопѣ для поддержанія Гонъ-дека, и такъ далѣе во всѣхъ Палубахъ. ★

Планшеръ, имя сущ. муж. — Доски, положенныя на вершинѣ Шпангоутовъ, для скрѣпленія оныхъ. ★

Плашкотъ или Плашкоутъ, имя сущ. муж. — Плоскодонное Судно образа отмѣннаго отъ всѣхъ мореходныхъ Судовъ. Горизонтальныя сѣченія онаго правильные четвероугольники, изъ коихъ верхній нѣсколько больше нижняго. Сіе Судно не имѣетъ ни Парусовъ, ни Веселъ, но ходитъ на Шестахъ или Буксиромъ, и употребляемо въ Портахъ для перевоза Баласта и другихъ тягостей.

Плехтъ, имя сущ. муж. — Смотри Якорь.

Поворотные-Шпангоуты, имя сущ. муж. — Шпангоуты, которыя находятся близко Носа и Кормы, названы поворотными потому, что хотя оныя и поставлены перпендикулярно къ верхней грани Киля, но поворочены къ средней линіи Судна или Діаметральной плоскости для сбе-

реженія лѣсовъ, ибо ежелибы плоскостями своими спояли къ средней линіи Судна перпендикулярно, такъ какъ прочіе Шпангоуты, находящіеся ближе къ срединѣ Корабля, то по причинѣ овальности Корабельныхъ стѣнъ, сіи Шпангоуты долженствовали бы имѣть великія Малки, слѣдовательно для составленія оныхъ нужно бы было употребить деревья весьма большаго размѣренія.

Погонъ, имя сущ. муж. — Сдѣланъ въ Гонъ-декѣ, для лучшаго и легчайшаго дѣйствія Рулемъ; Погонъ, составляетъ часть круга, по коему ходитъ Штуръ-Тросъ. *

Подворъ, имя сущ. муж. — Острая часть Судна.

Подводная часть, имя сущ. жен. — Часть Судна погруженная въ воду при полномъ онаго Грузѣ. Тягость выдавленнаго сею частью количества воды, равна всегда тягости всего Судна. Добрыя качества и недостатки онаго, зависятъ много отъ образа Подводной части, которую опредѣляютъ сообразно намѣренію при построеніи Судна: буде желаютъ чтобъ подымало небольшой грузъ, тогда Подводная часть должна быть Острокильна; чтобъ подымало великой грузъ, дѣлаютъ

плоскодонною. — Кораблестроительное искуство, говоритъ Г. Дюгамель, было-бы многимъ легче и простѣе, ежели бы дѣло состояло въ томъ, чтобъ дать Кораблю одно какое нибудь качество, но трудность предстоитъ въ собраніи и совокупленіи всѣхъ нужныхъ качествъ въ одномъ и томъ же Кораблѣ, ибо часто случается, что образованіе нужное Подводной части для одного качества, противно или различно съ тѣмъ, каковое надлежало бы дать сей же части для доставленія Кораблю другаго качества, не менше нужнаго, и такъ познаніе или искуство строенія состоитъ въ томъ, чтобы чрезъ не многое съ одной стороны потеряніе, получить нужное съ другой пріобрѣтеніе, или не стараться о излишнемъ полученіи того, до чего хотя и можно достигнуть, но съ важнымъ потеряніемъ другихъ преимуществъ.“ Г. Дюгамель изложилъ слѣдующія правила для образованія Подводной части Корабля: чтобы доставить оному желаемыя качества, а именно: 1 е чтобы Корабль былъ не валокъ и хорошо носилъ Паруса, должно сдѣлать Флоръ-тимберсъ мало подбористый и нѣсколько длинноватый, Лоръ-футоксъ округлый съ довольно прямымъ Оперъ-фу-

шоксомъ, Топшимберсъ по мѣрѣ возвышенія уклоняющійся отъ Діаметральной плоскости Корабля, и Брейштлейнъ доходящій почти до Гонъ-дека. При осторожномъ наблюденіи сихъ правилъ надлежитъ стараться о уменшеніи Юта и Шканецъ, о облегченіи какъ можно верха Корабля, не страшась отяготить низъ или Трюмъ; однимъ словомъ, чтобъ нагрузка, согласно образованію Судна служила къ пониженію Центра-тяжести. 2-е, Чтобы Корабль слушался Руля, и Парусовъ: высокій и подбористый Резенлейнъ, Мидель-шпангоутъ подвинутый не много впередъ, нарочитый Дифферентъ на Корму, Стемъ съ немалымъ уклономъ, Старнъ-постъ перпендикулярный, Ютъ и Шканцы тесные. Нужно имѣть въ виду, что повиновеніе Парусамъ зависитъ много отъ положенія Мачтъ, и что Корабль чѣмъ скорѣе ходитъ, тѣмъ лучше слушаетъ Руля. 3-е, Чтобы Корабль имѣлъ возвышенную Надводную Батарею: длинный и отлогій Флоръ-шимберсъ, Мидель-шпангоутъ имѣющій великую вмѣстительность, Резенлейнъ низкій и выпуклый, верхнюю настройку легкую. 4-е, Чтобы Килевая качка была не большая: длинный Киль, Резенлейнъ выпуклый и не весьма низкій, порядочная

соразмѣрность между передними и задними вмѣстительностями, такъ чтобъ точно соотвѣтствовали тому грузу, какой на каждой изъ сихъ частей долженъ лежать, уменьшеніе тягости на Кормѣ и на Носу. 5-е чтобы Корабль имѣлъ скорый ходъ: Флоръ-шимберсъ подбористый и коротkой, при томъ уменьшать ширину, а для нужныхъ вмѣстительностей прибавлять длину, не увеличивая глубины; нехудо также нѣсколько уклонить Спемъ и приподнять Резенлейнъ. 6-е, чтобы Корабль могъ держать близко къ вѣтру и мало Дрейфовать: довольно длинный Киль, не большій Дифференть; при томъ убавлять ширину, увеличивать длину или глубину, и для того Флоръ-шимберсъ дѣлать коротkій и подбористый; таковый Корабль встрѣчая малое отъ воды сопротивленіе въ Носъ, а на противъ того великое въ бокъ, будетъ имѣть не большій Дрейфъ. Изъ сихъ правилъ видно, что нѣкоторыя качества могутъ быть соединены, и что Подводная часть способствующая одному изъ оныхъ, не всегда противна другому. Кораблестроитель можетъ во всякомъ случаѣ сдѣлать, чтобы нижняя Батарея Корабля, была высока, ибо какимъ бы образомъ не расположилъ

Подводную часть, всегда можно произвесть выдавленіе воды соразмѣрное тяжести вооруженнаго Корабля. Правда что отъ длиннаго и плоскаго Флоръ-шимберса, Шпангоуты имѣютъ великую вмѣстительность, но ежели для произведенія въ Кораблѣ другихъ качествъ, нужно подобрать Флоръ-шимберсъ и сдѣлать Корабль Остро-кильнѣе, тогда должно токмо пріобрѣсть потребныя вмѣстительности, увеличеніемъ одного изъ главныхъ размѣреній, Ширины, Длины, или Глубины. Ежели Строитель весьма высоко положитъ Брейтлейнь и Центръ-тяжести много подниметъ, тогда Корабль долженъ быть валокъ или Батарею имѣть въ водѣ, ибо 1-е буде высота Батареи сохранится, тогда Корабль, при высокомъ Брейтлейнѣ наклоняющійся доколѣ вода не упрется въ оный, ляжетъ весьма низко на бокъ, такъ что Портами зачерпнетъ воду, и можетъ быть при малѣйшемъ движеніи Баласта во все не поднимется. 2-е Ежели для прибавленія Остойчивости Корабля, положить много Груза и тѣмъ понизить Брейтлейнъ, и опустить Центръ-тяжести, тогда Батарея будетъ въ водѣ и столпъ воды передъ Носомъ увеличится. Таковый Корабль былъ бы весьма худо построенъ, но не

должно изъ сего заключать, чтобъ качества быть Остойчивымъ, и имѣть высоко надъ водою нижнюю Батарею, были одно съ другимъ не совмѣстны. Многіе изъ Кораблестроителей полагали весьма трудным, ежели не совсѣмъ не возможнымъ дѣломъ, достигнуть до того чтобы Корабль, имѣя высокую Батарею, не былъ валокъ и при томъ скоро ходилъ, предполагали сіе потому, что для первыхъ двухъ качествъ долженъ Корабль быть плоскодоннѣе, а для послѣдняго, острокиленъ; видя что многіе Корабли, которымъ старались доставить легкій ходъ, были валки, и Батареи ихъ были въ водѣ, Кораблестроители не принимали къ разсужденію, Первое: Корабль плоскодонный, остойчивый и могущій носить много Парусовъ, превзойдетъ скоростію Корабль Острокильный, которой по причинѣ валкости принужденъ довольствоваться малыми Парусами. Второе: Корабль имѣетъ скорый ходъ, когда Подводная часть такъ устроена, что претерпѣваетъ самое малое сопротивленіе воды, и потому сохраняя вмѣстительности служащія къ доставленію Кораблю высокой Батареи, и не отнимая той выпуклости которая недопускаетъ быть валкимъ, для чего же

не уменьшишь сопротивленія воды посредствомъ увеличенія нѣсколько Длины Корабля и соразмѣрнаго шому уменьшенія вмѣстишельностей его около Киля? Нѣкоторые Кораблестроишели, по справедливости находя весьма нужнымъ, чшобы Корабль слушалъ Руля, возвышали чрезмѣрно Резенлейнъ, дѣлая оный сколько возможно опложе на Кормѣ для лучшаго позади соединенія и ударенія воды на Руль. Единственно о семъ помышляя, Кораблестроишели, забывали о равновѣсіи Носа и Кормы, или лучше сказашь, о нужной соразмѣрности между Носовыми и Кормовыми вмѣстишельностями, сообразно Грузу, какой въ оныхъ помѣщашься долженъ. Корабли не имѣющіе равновѣсія подвержены были жестокой Килевой Качкѣ, которая останавляла ходъ ихъ, гнула Мачты, и дѣлала часть Баширеи безполезною. Другіе Строишели полагали, чшобы не нарушишь равновѣсія, уменьшашь Носовыя вмѣстишельности соразмѣрно Кормовымъ, но опъ сего обоюднаго уменьшенія происходили другія неудобства, а именно Баширея упюпала и выпуклость препяшствующая Кораблю кренишься уменьшалась; при шаковомъ уменьщеніи, шрудно составишь Носовыя Ваперъ-линіи шакъ, чшобъ не про-

изошелъ изъ того образъ не весьма способный къ разрѣзыванію воды. Кажется для соединенія двухъ качествъ, чтобъ Корабль хорошо слушалъ Руля и не былъ валокъ, нужно наблюдать слѣдующее: 1-е. Не уменьшать ни мало вмѣстительностей, не перемѣнять образованія Носовой части способной къ разрѣзыванію воды. 2-е, Дифферентъ располагать фута два съ половиною для большихъ Кораблей, а для прочихъ два. 3-е, Стемъ столько уклонить, сколько позволитъ Фокъ-мачта, наблюдая, чтобы она стояла на Баксѣ, а не на Стемѣ. 4-е, Мидель-шпангоутъ отнести отъ средины къ Носу на 6, на 7, или на 8 футовъ, смотря по величинѣ Корабля. 5-е, Сохранить равновѣсіе между Носовыми и Кормовыми вмѣстительностями также и между Грузомъ, каковой въ сихъ двухъ частяхъ должно помѣстить. Нѣтъ нужды возвышать Резенлейнъ на Кормѣ, ибо ежели Корабль не малой Длины, то заднія Ватеръ-линіи останутся еще довольно покаты для сильнаго соединенія и ударенія воды на Руль. 6-е, Можно подъ Грузовою Ватеръ-линіею разширить немного задніе Шпангоуты, буде въ сей части нужно прибавить вмѣстительности; отъ разширенія переднихъ

Шпангоутовъ, можетъ произойти образованіе Носа, неудобное для разрѣзыванія воды, но отъ разширенія заднихъ, сего не произойдетъ. На конецъ 7-е, можно увеличить ширину Руля, однакожъ немного, ибо чѣмъ шире Руль, тѣмъ труднѣе Пеплямъ и Стариъ-посту выдерживать силу, съ какою вода и волны въ оный ударяютъ; нѣкоторые Строители, зная что должно дѣлать Носъ и Корму острыми, Носъ для скорости хода, Корму для повиновенія Рулю, дѣлаютъ Флоръ-тимберсы коротюіе и подбористые, возвышаютъ на Кормѣ и на Носу Резенлейнъ, и приближаютъ всѣ Вашеръ-линіи къ оси Корабля. Ежели при семъ не прибавить Глубины или Длины, Башарея непремѣнно будетъ въ водѣ. Ежели для избѣжанія сего разширятъ средніе Шпангоуты, тогда Корабль не имѣя ни на Кормѣ, ни на Носу тѣхъ выпуклостей, въ которыя вода упирается, Килевая Качка его будетъ большая и частая, чрезъ что разслабится связь членовъ и сдѣлается Переломъ; сверхъ сего и Вашеръ-линіи при такомъ образѣ не могутъ быть удобны къ разрѣзыванію воды, и для того должно сохранять довольныя вмѣстительности по всему пространству Корабля. Увеличивая нѣсколь-

ко Длину Корабля, можно доставить оному спокойную Качку, не уменьшая много скорости. Мнѣніе, что Корабль тѣмъ удобнѣе разрѣзываетъ воду, чѣмъ меншую имѣетъ вмѣстительность, неосновательно, ибо посредствомъ Длины можно весьма уменшать сопротивленіе воды. Полагаютъ, что для уменьшенія Дрейфа, должно часть Носовой выпуклости, въ которую вода упирается, уменьшить соразмѣрно съ Кормовою. Можетъ быть, что Корабль, имѣющій острый Носъ, отъ того меньше подверженъ будетъ Дрейфу, но кажется можно доставить сіе качество, не нарушая равновѣсія между Носомъ и Кормою, и не подвергая Корабль глубокому погруженію Носа его въ воду, или какъ говорятъ Мореплаватели, въ волнахъ зарываться. Отъ чего крутo ходитъ къ вѣтру, какъ не отъ меньшаго сопротивленія воды на Носъ, и не самаго большаго на бокъ, а особливо на переднюю часть? Полагая что Носовыя Ватеръ-линіи способнѣйшія для разрѣзыванія воды, должно токмо дать сторонамъ Корабельнаго Носа, нужную для упора воды выпуклость, не съ лишкомъ уклонять Стемъ, не весьма увеличивать Дифференцъ, и прибавлять нѣсколько Длину. Такимъ образомъ не впа-

демъ ни въ которую крайность, и Подводная часть Корабля будетъ такова, что доставитъ желаемый ходъ въ Бейдевиндъ. Можно всѣ потребныя въ Суднѣ качества, до нѣкоторой довольной степени совокупить, и какія либо недостатки всегда происходятъ отъ непредъусмотрѣнія Кораблестроителя.„ Сіе разсужденіе Господина Дюгамеля хотя довольно основательно, однакожъ опредѣленіе образа Подводной части остается и по нынѣ еще нерѣшеннымъ вопросомъ, понеже зависитъ отъ точности познанія законовъ сопротивленія воды на движущіяся или плавающія въ оной тѣла. Изъ всѣхъ новѣйшихъ опытовъ произведенныхъ Г.г. Аламбертомъ, Босю, Деборда и Роммомъ, явствуетъ, что Законы сопротивленія воды, далеко не тѣ, каковыми до сего времени оныя предполагали, знаменитыхъ Г.г. Бугера, Жуана и другихъ, Теоріи, на которыхъ все зданіе Кораблестроительнаго Искусства основывалось; нынѣ оказалось что сіи Теоріи заключаютъ въ себѣ многіе источники къ погрѣшностямъ.

Подпоры или подставы, имя сущ. жен. — Длинные и короткіе, толстые шесты или бревна, которыми Корабль во время строенія со всѣхъ сторонъ под-

пертъ, дабы не могъ покривиться на бокъ и стоялъ твердо на Стапелѣ.

Подъякорная-доска, имя сущ. жен. Сдѣлана въ такомъ мѣстѣ Носовой части Корабля, съ наружной стороны, чтобы Якорь, когда его берутъ на Рустовъ, касался Лапою сей Подъ-якорной доскѣ, а не портилъ настоящей наружной Обшивки и для того сіи доски надѣлываютъ на настоящую Обшивку и прикрѣпляютъ только гвоздями. ★

Полозья, имя сущ. муж. — Поддѣлываемые подъ Суда, для спуска оныхъ, сани составленные изъ нѣсколькихъ толстыхъ Брусьевъ, скрѣпленныхъ Болтами и Коксами.

Полубимсы, имя сущ. муж. Брусья — сдѣланы прошивъ Люковъ и прочихъ мѣстъ, гдѣ не можно положить Бимса чрезъ всю Ширину Корабля. ★

Полякра, имя сущ. жен. — Купеческое трехъ Мачтовое Судно, употребляемое въ Средиземномъ Морѣ и Архипелагѣ; на Полякрахъ большею частью, на Грошъ-мачтѣ четвероугольные, а на Фокъ и Бизань-мачтахъ Косые Паруса, однакожъ нѣкоторыя особливо изъ Южныхъ областей Франціи, имѣютъ и на всѣхъ Мачтахъ четвероугольные Паруса. Мачты бываютъ одно-дере-

выя, не имѣютъ ни Стенгъ ни Брамъ-Стенгъ, и потому верхніе Реи безъ всякаго препятствія могутъ опускаться въ низъ Мачты до самаго нижняго Рея, такъ что люди при закрѣпленіи Марселя или Топселя стоятъ на нижнемъ Реѣ, и имъ нѣтъ нужды въ подножныхъ веревкахъ называемыхъ Портами. Таковыя Мачты хороши во время нашествія Шквала, потому что всѣ Паруса можно вдругъ опустишь, но весьма неудобны, когда вершина Мачты сломится, ибо въ то время для исправленія поврежденій, по неимѣнію Стенгъ, должно все разснастить и перемѣнить. По сей причинѣ для одноderевыхъ Мачтъ должно выбирать твердое и здоровое дерево, и при томъ для лучшей безопасности дѣлать ихъ ниже и толще. Мачты на Полякрахъ, часто дѣлаютъ изъ двухъ деревъ, соединенныхъ вмѣстѣ Длинными Замками и скрѣпленныхъ Вулингами и Бугелями. Полякры для обороны отъ Корсаровъ Африканскихъ, обыкновенно вооружены пятью или шестью малыми пушками или Фалконетами, и имѣютъ человѣкъ до придцати Матросовъ.

Помпы или Насосы, имя сущ. жен. Служатъ для отливанія воды изъ Судна. ★

Поромъ, имя сущ. муж. — Плотъ употребляемый на Рѣкахъ, для перевоза отъ берега до берега, посредствомъ протянутой чрезъ Рѣку веревки, или какъ говорятъ, *на шестахъ*, т. е. два, три и четыре человѣка, длинными шестами упираясь въ дно рѣки, приводятъ Поромъ въ желаемое движеніе.

Портикъ, имя сущ. муж. — Малый Портъ, прорубаемый для выкидыванія Веселъ на бокахъ Фрегатовъ, или другихъ меншаго рода Судовъ. Подобныя симъ малыя отверстія дѣлаютъ въ стѣнѣ Фрегатовъ и въ Портовыхъ Ставняхъ Кораблей, для помѣщенія оконницъ, чтобы внутри Корабля, когда Порты закрыты, было свѣтло.

Портъ, имя сущ. муж. — Четырехугольное въ стѣнѣ Корабля окно, въ которомъ высунута пушка. Порты, надъ каждымъ Декомъ составляютъ ряды, простирающіеся отъ Кормы до Носа по бокамъ Корабля, и потому отличены названіемъ сихъ-Дековъ: Гонъ-декъ Порты, Мидель-Декъ Порты, Опоръ-Декъ Порты, или нижняго, средняго, верхняго Дека Порты. Кромѣ сихъ боковыхъ Портовъ, прорубаютъ еще по два Порта на Носу и на Кормѣ, въ которыхъ пушки

по длинѣ ихъ ставятъ паралельно длинѣ Корабля, дабы можно было изъ оныхъ поражать непріятеля при погонѣ за нимъ, или обороняться при отступленіи, и потому первые изъ сихъ Портовъ или пушекъ называютъ Погонными, а вторые Отступными. Боковые Порты дѣлаютъ въ равныхъ одинъ отъ другаго разстояніяхъ, и верхніе располагаютъ шахматнымъ порядкомъ; средина верхняго Порта соотвѣтствуетъ срединѣ промежутка двухъ находящихся подъ онымъ Портовъ. Сіе расположеніе нужно для лучшей непрерывности и связанія Шпангоутовъ помѣщаемыхъ между Портами, коихъ величину сообразуютъ съ величиною принадлежащихъ пушекъ, наблюдая чтобъ пушку можно было нѣсколько поднимать, опускать и поворачивать когда нужно стрѣлять въ верхъ, въ низъ, или въ кось. Промежутки между Портами должны быть таковы, чтобъ пушками можно свободно дѣйствовать. Нижняго Дека Порты, во время полнаго ГрузаКорабля, должно имѣть надъ поверхностію воды, покрайней мѣрѣ пять илипять съ половиною футовъ, ежели будутъ ниже когда при маломъ наклоненіи Корабля на бокъ, нужно будетъ закрывать чтобы, непочерпнули воды. Для закрыванія и откры-

ванія Поршовъ дѣлаютъ Ставни, которые при хорошей погодѣ, для свободнаго прохожденія въ Корабль, какъ воздуха такъ и свѣта, поднимаютъ, а въ крѣпкій вѣтръ опускаютъ и запираютъ плотно. Хотя сіи Ставни почти вообще всѣ Мореплаватели называютъ также Портами, и хотя обыкновенно говорятъ: *подними Порты, опусти Порты*, однакожъ сіе изрѣченіе значитъ поднять или опустить Ставни, для открытія или закрытія Портовъ. На нѣкоторыхъ купеческихъ Судахъ, прорубаютъ въ Кормѣ одинъ или два Порта, не для постановленія пушекъ, но для удобнѣйшей погрузки разныхъ вещей, или припасовъ, таковыхъ какъ Балластъ, лѣса, желѣзо и проч. Сіи Порты обыкновенно называютъ Лансъ и Балластъ Портами.

Постица, имя сущ. жен.—(Галерн. назв.) Боковые продольные брусья, на которыхъ дѣлаютъ Уключины для Веселъ. Сіи брусья поддерживаемы кривыми деревьями, называемыми Бакаляры; вплоть къ Постицамъ вдоль всей Галеры мостятъ по обоимъ сторонамъ площадку, которую потому и называютъ Постичный Мостъ.

Прокладки, имя сущ. жен. — Деревянные бруски, которые заколачиваютъ въ Спаціи между Флоршимберсами. Нынѣ по

методѣ Г. Сепингса, заколачиваютъ сіи Прокладки отъ самаго Киля до Гондекъ-Клямса, по всей Подводной части проконопачиваютъ и провариваютъ смолою, дабы Наборъ Подводной части, былъ плотнѣе, и чтобъ въ случаѣ пробитія Наружной Обшивки, Флоршимберсы съ ихъ Прокладками, противупоставляли водѣ, новую препону проникнуть внутрь Судна. Верхніе концы сихъ Прокладокъ, дѣлаютъ наклонными въ Судно, дабы вода могла свободно стекать въ Лимберсы.

Путинсъ-Болты, см. Ваншъ-Пушинсы.

Путинсъ-Планки см. Ваншъ-Пушинсы.

Р.

Равный-киль, см. Ватеръ-линія.

Ранкъ, имя прил. муж.—Слово прежде бывшее въ употребленіи для означенія что Судно валко.

Рангоусъ или Ютъ, имя сущ. муж.—Самая верхняя Палуба у Кораблей, начало ея впереди близъ Бизань-Мачты, окончаніе у самой Кормы. *

Ребро, имя сущ. сред. — Сіе слово имѣетъ два значенія, первое: Судно когда еще не обшито досками, некоторымъ об-

разомъ подобно скелету животнаго, ибо какъ въ скелетѣ ребра соединены съ хребтовою костію, такъ въ Суднѣ Шпангоуты соединены съ Килемъ, а потому члены или Шпангоуты въ Судахъ, часто называютъ Ребрами; вторе: названіемъ Ребра у доски, или большаго, широкаго, бруса, отличаютъ ту сторону или грань, которая составляетъ толщину сего бруса. Говорятъ, поставить доску на Ребро, то есть лежащую плашмя поворотить на то изъ ея размѣреній, которое меньше. Изъ опытовъ извѣстно, что дерево поставленное на Ребро, переломится не такъ скоро, какъ лежащее плашмя.

Регель, см. Брестъ-регель.

Резенъ-киль, см. Дейдвудъ.

Резень-Линія, имя сущ. жен. — Элипсическая Линія, которую на чертежѣ Судна проводятъ по Діаметральному онаго Сѣченію, для означенія вышины концевъ Флорштимберсовъ сего Судна.

Ридерсы, имя сущ. муж. — Толстые брусья, помѣщаемые внутри Кораблей и Фрегатовъ для лучшей связи Подводной части и предохраненія отъ перелома; по прежнему образу строенія Ридерсы располагаютъ наклонно къ средней линіи Судна на внутреннюю обшивку; нынѣ по методѣ

Г. Сепингса, на Судахъ не имѣющихъ внутренней обшивки, Ридерсы помѣщаютъ подъ Орлопъ Клямпсами на Наборъ, а выше оныхъ на внутренную обшивку, т. е. на Клямпсы и на толстые подъ оными пояса, подъ угломъ въ 45 градусовъ въ средней линіи Судна, съ уклоненіемъ въ Носовой части, назадъ, въ Кормовой части впередъ. Чертежъ 15-й.

Рога или Лапы якоря, см. Якорь.

Ростеры, имя сущ. муж.—Собраніе запасныхъ на Кораблѣ деревъ, какъ то Стенегъ, Реевъ, Шкалъ и проч. Сіи деревья прежде клали на Битсы, поставленные на верхнемъ Декѣ въ пространствѣ между Шканцами и Бакомъ, два Битса въ переди Гротъ-мачты, и два позади Фокъ-мачты. Нынѣ для Ростеровъ не дѣлаютъ особыхъ Битсовъ, кладутъ ихъ на подушки, сдѣланныя на концѣ Бака и Шканецъ. Ростеры раздѣлены на обѣ стороны, такъ что между ими остается пустота или промежутокъ, и при томъ наблюдаютъ, чтобъ толстыя деревья съ тонкими были уравнены, на примѣръ, чтобы Гротъ-Стеньга, лежала вмѣстѣ съ Форъ-марса Реемъ, на одной сторонѣ, и такъ далѣе, дабы тягости на обѣихъ сторонахъ были равны. Уложишь такимъ образомъ сіи деревья

называютъ собрать или составить Росперы, а снятіе деревьевъ, разобрать Росперы. По уложеніи или поставленіи Росперовъ, снайтовливаютъ оные, Найтовомъ т. е. толстою веревкою, которая объемля съверха, напримѣръ правый Росперъ, идетъ подъ низъ онаго, и такимъ образомъ дѣлаетъ нѣсколько оборотовъ, связывая деревья между собою и отдѣляя правый Росперъ отъ лѣваго. Во время похода, въ находящійся между Росперами промежутокъ ставятъ Барказъ, а по сторонамъ онаго другія Гребныя Суда; прежде Барказъ помѣщали подъ Росперами. Рѣшетки, служащія для покрыванія Люковъ, также называютъ Росперомъ.

Рудеръ-писъ, см. Руль.

Руль, имя сущ. муж.—Съ самыхъ древнихъ временъ изобрѣтенное орудіе, или средство къ управленію Судна, составленъ изъ разныхъ частей или шпукъ, (см. Чертежъ 16-й) изъ коихъ одна называема Рудеръ или Рудеръ-писъ, другая прикрѣпленная къ ней съ зади, Перо, обѣ служатъ для прибавленія ширины нижней части Руля, и какъ ширина онаго у Корабля въ нижнемъ концѣ изъ двухъ шпукъ не выйдетъ, то между симъ Рудеромъ и Перомъ вставляютъ третью шпуку, называемую Кли-

номъ. Сіи штуки соединены швердо Болтами, и потомъ въ разныхъ мѣстахъ, по длинѣ Руля, прибиваютъ объемлющіе оные съ обѣихъ сторонъ, желѣзные о двухъ вѣтвяхъ Крючья, вложенные въ таковыя же Петли, придѣланыя къ Старнъ-посту. Нынѣ вообще на всѣхъ Судахъ, которыя обиваютъ мѣдью, Крючья и Петли, кромѣ верхней пары, дѣлаютъ мѣдные, и помощію сихъ Петель и Крючьевъ привѣшенный позади Корабля Руль, обращается на обѣ стороны, составляя съ длиною Киля уголъ больше или меньше тупый. Для обращенія Руля употребляютъ длинный деревянный Брусъ, называемый Румпель, иногда дѣлаютъ также и желѣзный. Румпель вложенъ въ дыру, выдолбленную въ вершинѣ Руля, и простирается надъ Старнъ-постомъ и Тиллеръ-шранцомъ горизонтально внутрь Корабля. Для опредѣленія ширины Руля нѣтъ никакого утвердительнаго правила; обыкновенно въ нижнемъ концѣ берутъ столько дюймовъ, сколько футовъ въ длинѣ средняго Бимса, а на высотѣ Грузовой Ватеръ-линіи, три четверти противъ нижняго конца. Толщина Руля равна толщинѣ Старнъ-поста. По опытамъ оказалось, что сіи содержанія въ разныхъ Корабельныхъ Рулѣхъ, всегда были доста-

точны для произведенія желаемыхъ надъ Кораблемъ дѣйствій. При ходѣ въ передъ, и когда Руль, въ прямой линіи съ длиною Киля, обращенъ будетъ въ которую нибудь сторону, принявъ напримѣръ положеніе BD, (чертежъ 17-й) вода, текущая по сторонамъ Подводной части Корабля, отъ A къ B, ударяя въ поверхность Руля, отталкиваетъ Корму Корабля въ противную сторону, отъ B къ b, такъ что Корабль обращается вокругъ какой нибудь точки, между тѣмъ какъ Носъ переходитъ отъ A къ a. При семъ должно замѣтить, что ежели бы поверхность Руля поставлена была перпендикулярно къ теченію воды, тогда вода ударяла бы въ оный всею своею силою, понуждая Корабль пятится назадъ, но какъ Руль имѣетъ косвенное положеніе, то отъ воды ударяемъ токмо частію ея движенія, дѣйствующаго вдоль синуса угла паденія, толкая Руль по направленію NP, перпендикулярному къ его плоскости, съ такою силою, которая зависитъ не токмо отъ скорости хода, но также и отъ величины синуса угла паденія, а сей уголъ можетъ быть больше и меньше, смотря по обстоятельствамъ, такъ что ежели Корабль пойдетъ три или четыре раза скорѣе, тогда полное удареніе воды на

Руль, притомъ же углѣ паденія, будетъ въ девять или въ шестнадцать разъ болѣе, и увеличится еще въ большемъ содержаніи, когда уголъ паденія прибавится, а именно по мѣрѣ квадрата увеличенія синуса сего угла. Напоръ воды, или что тоже самое, сила Руля, всегда весьма мала въ сравненіи съ тягостію Корабля, но дѣйствуетъ силою великаго рычага, почему и можетъ весьма удобно обращать Судно, ибо Руль прицѣпленъ въ весьма далекомъ разстояніи отъ Центра-тяжести G, также и отъ точки C, около которой Судно обращается, и ежели продолжить PN, направленіе напора воды на Руль, то видно будетъ, что оно пройдетъ перпендикулярно къ R, весьма далеко отъ Центра Тяжести G, и такъ полная сила воды весьма велика, а потому и не удивительно, что Руль повелѣваетъ Кораблемъ, понуждая Корму его обращаться отъ B къ b, а Носъ отъ A къ a, и даже многимъ далѣе, когда скорость Судна сохраняется.

Между всѣми косвенными положеніями Руля, одно должно быть преимущественнѣе всѣхъ другихъ. Оно болѣе прочихъ побуждаетъ Судно къ скорѣйшему обращенію, при перемѣнѣ пути; ежели бы мы уменшили тупой уголъ ABD, напоръ воды

на Руль болѣе бы препятствовалъ ходу Судна, отъ того что уголъ паденія сдѣлался бы больше, и Руль представилъ бы напору воды большую площадь и перпендикулярнѣе поставленную, но тогда направленіе ND силы Руля на Судно, прошло бы въ R, то есть въ меньшемъ разстояніи отъ Центра-тяжести G, и меньше бы приближалось къ перпендикуляру NL, а для обращенія Судна необходимо нужно, чтобы большее дѣйствіе силы, было посему перпендикуляру. Ежели бы тупой уголъ ABD уменьшить, тогда самый величайшій напоръ воды не вознаградилъ бы того, что направленіе NP, удалилось отъ NL, или что сіе направленіе NP, полной силы Руля, сдѣлалось весьма косвенно съ Килемъ AB; ежели бы много увеличить уголъ ABD, тогда направленіе NP силы Руля, было бы дѣйствительнѣе для обращенія Судна, ибо приближилось бы болѣе къ перпендикуляру NL, и направленіе NP, продолженное, увеличило бы GR, ибо прошло бы далѣе отъ Центра-тяжести G, но тогда уголъ паденія сдѣлался бы острѣе, представляя малую ширину напору воды, былъ бы ударяемъ оною весьма слабо; изъ сего явствуетъ, что самое большое разстояніе GR, отъ Центра-тяжести, не мо-

жетъ вознаградишь великую косвенность ударенія воды, почему и должно заключишь, что когда вода ударяетъ на Руль весьма косвенно или перпендикулярно, тогда сила или дѣйствіе Руля многимъ уменшается, слѣдовательно между сими двумя крайними положеніями, существуетъ среднее полезнѣйшее.

Діагональ NP, прямоугольника IL, представляетъ полную силу воды на Руль, NI изображаетъ часть сей силы которая противится ходу, или толкаетъ Корабль назадъ паралельно Килю; легко видѣть можно, что сія часть NI всей силы Руля, мало способствуетъ къ обращенію Корабля, ибо ежели продолжишь NI, она пройдетъ въ весьма маломъ разстояніи GV, отъ Центра-тяжести G, и рука рычага BN = GV, къ которой сила какъ бы прицѣплена, едва ли будетъ равна половинѣ ширины Руля, но другая сила NL, которая дѣйствуетъ перпендикулярно Килю, не такова, ибо первая NI почти безполезна и даже останавливаетъ ходъ Корабля, а другая NL можетъ произвесть великое дѣйствіе, потому что прицѣплена въ весьма далекомъ разстояніи отъ Центра-тяжести Корабля, и что она дѣйствуетъ на весьма длинную руку рычаго GF, и такъ вид-

но, что изъ двухъ дѣйствій NL и NI, происходящихъ отъ полной силы NP, одна противится всегда ходу и весьма мало способствуетъ повороту Судна, между тѣмъ какъ другая производитъ сіе коловращательное движеніе, не препятствуя ни мало скорости Корабля.

Геометры нашли самый преимущественнѣйшій уголъ Руля съ продолженіемъ Киля, 54° 44', полагая что Судно имѣетъ туже ширину у Киля, какую у Грузовой Ватеръ-линіи, но какъ сіе предположеніе совершеннно ложное, потому что ширина во всѣхъ Судахъ увеличиваетсп отъ низа къ верху до Брейтлейна, гдѣ находится самая обширнѣйшая изъ Ватеръ-линій, слѣдовательно уголъ въ 54° 44', слишкомъ великъ и должно оный уменшить на нѣсколько градусовъ, ибо вода на высотѣ Грузовой Ватеръ-линій, падаетъ на Руль перпендикулярнѣе нежели у Киля, потому что течетъ точно по обводамъ Подводной часши, а посему можно бы сказать, что Рулю должно имѣть особое положеніе при всякомъ углѣ, подъ какимъ вода на оный падаетъ, но какъ между всѣми сими точками можно взять средину, то надлежитъ токмо принять въ разсужденіе уголъ составляемый сторонами Руля и его осью, при

самой верхней Ватеръ-линіи и потомъ среднюю точку и средній уголъ паденія.

Такъ какъ должно искать возможность поворотишь Корабль посредствомъ Руля, безъ всякаго препятствія ходу Судна, слѣдовательно уголъ въ 54° 41', который найденъ лучшимъ, слишкомъ великъ, ибо синъ паденія воды на Руль будетъ весьма великъ, и равенъ сину угла Руля съ продолженіемъ Киля въ низу. Направленіе напора воды въ верху почти перпендикулярно, по причинѣ ширины Подводной части, какъ мы о томъ выше сказали, но ежели бы Руль сопротивлялся жидкости, токмо когда составляетъ съ продолженіемъ Киля уголъ въ 45°, тогда удареніе, будучи не такъ сильно, менше бы противилось скорости Судна, и направленіе NP полной силы воды на Руль, приближась болѣе къ боковому перпендикуляру NL, было бы преимущественнѣе, потому что продолженіе полной силы, прошло бы въ большемъ разстояніи отъ Центра-тяжести G. Опытъ ежедневно подтверждаетъ, что Суда хорошо слушаютъ Руля, когда уголъ DBE въ 35°, а ежели сей уголъ будетъ въ 45°, какъ мы того желаемъ, и ежели потомъ разрѣшимъ полную силу NP, тогда сторона NI выйдетъ равна дру-

гой сторонѣ NL того же квадрата, такъ что часть полной силы, которая сопротивляется скорости, въ семъ случаѣ, равна той части, которая производитъ коловратное движеніе Судна, вмѣсто того что ежели бы уголъ DBE былъ равенъ 54° 44', NI была бы многимъ болѣе нежели NL, по мѣрѣ синовъ противу положенныхъ угловъ въ треугольникахъ PIN или PLN, слѣдовательно скорость Судна, была бы многимъ болѣе уменьшена нежели въ первомъ положеніи Руля, которое конечно лучшее для всѣхъ Судовъ вообще, однакожъ должно быть перемѣняемо, смотря потому тупѣе или острѣе тотъ уголъ, который стороны Судна составляютъ къ Кормѣ.

Вода часто съ великою силою ударяетъ въ Руль, и для того Румпелю, приводящему Руль въ движеніе, даютъ не малую длину, дабы управляющій Рулемъ съ меньшею силою поворачивая онымъ, могъ безпрестанно во время плаванія, держать Судно на потребномъ Румбѣ. Для вящаго облегченія управляющаго Рулемъ, почти на всѣхъ Корабляхъ, въ переди Капитанской Каюты, на Шканцахъ, надъ самымъ концемъ Румпеля, сдѣлано деревянное составное колесо, называемое Штуръ. Чертежъ 18-й, представляетъ Старнъпостъ,

и привѣшенный къ оному Руль, съ Румпелемъ. Сей Штуръ состоитъ изъ двухъ колесъ (для ясности фигуры изображено изъ оныхъ токмо одно), придѣланныхъ перпендикулярно къ концамъ горизонтальнаго Вала; веревка, называемая Штуръ-тросъ, прикрѣпленная къ верху сего Вала и дѣлающая во кругъ онаго нѣсколько Шлаговъ или оборотовъ, идетъ потомъ сквозь всѣ Палубы на самую нижнюю, гдѣ оба конца ея проходя въ Блоки, простираются отъ оныхъ въ разныя стороны къ Блокамъ, прикрѣпленнымъ къ стѣнамъ Корабля, и оттуда возвращаясь прикрѣплены къ концу Румпеля. Когда колесо начнутъ вертѣть въ которую нибудь сторону, тогда сія веревка или Штуръ-тросъ, съ той стороны, въ которую вертятъ, спускается съ Вала, а съ другой на прошивъ того навивается на оный, слѣдовательно приближая конецъ Румпеля къ бокамъ Корабля, подвергаетъ Руль ударенію воды, такъ что когда сей конецъ соединится съ Блокомъ, прикрѣпленнымъ къ стѣнѣ Корабля, тогда Руль придетъ въ самое косвенное положеніе съ Килемъ Судна, и какъ говорятъ Мореплаватели, *положенъ лѣво или право на Бортъ*. Такимъ образомъ Штуръ, многимъ умножаетъ силу

человѣка вершящаго колесо то есть правящаго Рулемъ, ибо чѣмъ длиннѣе рычагъ, тѣмъ онъ болѣе имѣетъ силы, когда сила дѣйствующая на него таже, и потому чѣмъ больше будетъ радіусъ колеса противъ радіуса оси или Вала, на который веревка навита, тѣмъ легче будетъ дѣйствовать управляющему Рулемъ; ежели радіусъ колеса въ три или въ четыре раза больше радіуса оси, управляющій Рулемъ будетъ дѣйствовать въ три или въ четыре раза превосходнѣйшею силою, для того что онъ ворочаетъ рычагомъ въ три или четыре раза длиннѣе радіуса Вала, котораго конецъ почитается опорною точкою рычага, коимъ онъ дѣйствуетъ; такимъ образомъ ежели управляющій Рулемъ употребитъ тридцати Фунтовую силу, то произведетъ дѣйствіе въ 90 или во 120 Фунтовъ, единственно отъ ускоренія колеса. Напоръ воды соединяется на срединѣ ширины Руля, которая весьма узка въ сравненіи съ длиною Румпеля, посему сила воды весьма мало удалена отъ опорной точки B, вокругъ которой Руль обращается, вмѣсто того что Румпель составляетъ руку рычага въ десять или пятнадцать разъ длиннѣйшую, что еще больше увеличиваетъ силу человѣка управляющаго

Рулемъ, въ томъ же содержаніи какое между Румпелемъ и рычагомъ, на который напоръ воды дѣйствуетъ, слѣдовательно сія сила въ десять или пятнадцать разъ превосходнѣе, такъ что тридцати фунтовая сила, давшая съ начала Рулевому, силу до 90 или во 120 фунтовъ, сдѣлается въ 900 или въ 1800 фунтовъ на Руль; сіе происходитъ отъ того, что удареніе воды дѣйствуетъ токмо на весьма малую руку рычага, а управляющій Рулемъ напротивъ того на весьма большую, и рычагъ приводимъ въ движеніе колесомъ умножающимъ силу. Не имѣя свѣдѣнія о механическомъ сложеніи Руля, должно удивляться толь великому дѣйствію онаго, но разсмотря что давленіе воды, въ весьма великомъ разстояніи отъ Центра-тяжести C, и отъ точки C, въ кругъ которой Корабль обращается, легко можно видѣть разность, какая находится между силою воды на Румпель, и дѣйствіемъ сей самой силы на Корабль. На управляющаго Рулемъ, вода дѣйствуетъ токмо рукою рычага NB, весьма коротkаго, котораго B опорная точка, напротивъ того, напоръ воды на Корабль идетъ по направленію NP, въ весьма великомъ перпендикулярномъ разстояніи отъ Центра-тяжести G, дѣйствуетъ на весьма

длинный рычагъ EG, и отъ того дѣйствіе Руля на Судно, весьма сильно, такъ что ежели въ большомъ Кораблѣ напоръ воды на Руль въ 2700 или въ 2800 фунтовъ, какъ часто случается, когда Корабль идетъ девять или десять узловъ, и ежели сія сила будетъ въ точкѣ E, отстоящей на 100 или на 110 футовъ отъ Центра-тяжести G, тогда дѣйствіе ея въ обращеніи Корабля выйдетъ 270,000 или 308,000 фунтовъ, и въ сіе время управляющій Рулемъ будетъ дѣйствовать на радіусы колеса токмо силою тридцати фунтовъ.

Нужно замѣтить, что великая длина, данная Румпелю для облегченія управляющаго Рулемъ, препятствуетъ обращенію Руля, ибо препятствуетъ оному поворачиваться и представлять поверхность свою ударенію воды, дабы произвести все то дѣйствіе, до каковаго можетъ достигнуть Руль. Сіе неудобство не позволяетъ Рулю, въ большой части Корабляхъ, дѣлать уголъ DBE болѣе 30-ти градусовъ, вмѣсто того, что надлежало бы быть въ 45 градусовъ, какъ выше объяснено. Сіе опредѣленіе самаго лучшаго угла на практикѣ еще не употреблено, и какъ обыкновенно всегда слѣпо слѣдовали установленнымъ размѣреніямъ Румпеля, то мы по-

чиmаемъ за нужное упомянуmь о семъ, и предложишь нѣчmо лучmее для практики. Ежели бы Румпель былъ не шакъ длиненъ, Руль могъ бы далѣе обращаться изъ сmороны въ сmорону, для mого чmо конецъ сего Румпеля, описывая дугу меншаго круга, дѣлалъ бы уголъ Руля съ продолженіемъ Киля бо́лѣе оmверсmымъ, и сіе новое прибавленіе было бы шѣмъ преимущесmвеннѣе, чѣмъ бы ближе подходило къ углу 45°, на коморомъ мы уmверждаемся; и какъ дѣйсmвишельно можно бы во всѣхъ Корабляхъ уменьшишь длину Румпеля, оmрубя пяmую онаго часmь, и можешъ бышь еще бо́лѣе, слѣдоваmельно могли бы уголъ Руля съ продолженіемъ Киля сдѣлашь почmи къ 45°, чmо увеличило бы силу онаго въ содержаніи 3-хъ къ 5-mи, или близко сего, комому чmо квадрашъ синуса паденія 45-mи градусовъ, содержишся къ квадрашу синуса паденія 30-mи градусовъ какъ 5 къ 3, или около mого. Сіе прибавленіе напора часmо бываешъ весьма важно и нужно, а особливо въ больmихъ поворошахъ Корабля, и наипаче шакого, коморый великъ, и комораго движенія обыкновенно медленны, но не малой длинѣ. Ежели уменьшишь Румпель, mогда управляющій Рулемъ принужденъ будешъ употре-

блять болѣе силы, по мѣрѣ сокращенія руки рычага, на которой онъ дѣйствуетъ; но сіе наградится легкостію, въ управленіи Руля, когда едѣлаютъ діаметръ Вала многимъ менше, увеличивъ длину оси онаго, не убавляя величины радіусовъ колеса, которые напротивъ того должно какъ можно больше увеличить, и едѣлать, чтобъ Штуръ-тросъ, два Шлага лишнихъ обернулся вокругъ Вала.

Силы еще болѣе прибавится, ежели Штуръ-тросъ проведенъ будетъ чрезъ Шкивы двухъ планокъ, которыя должно прибить по обѣимъ сторонамъ къ концу Румпеля, утвердя желѣзною осью перпендикулярно сквозь Центръ ихъ проходящею, наблюдая, чтобъ на конецъ Румпеля, для укрѣпленія онаго, насаженъ былъ добрый Бугель; таковымъ расположеніемъ Штуръ-троса, вся прежняя сила будетъ сохранена, ибо хотя рычагъ и укороченъ, но силы приводящія оный въ дѣйствіе по мѣрѣ того умножены.

Изъ всѣхъ сихъ объясненій слѣдуетъ, что чѣмъ скорѣе ходъ Судна, тѣмъ сильнѣе дѣйствіе Руля, ибо онъ противуборствуетъ водѣ съ такою силою, которая увеличивается соразмѣрно квадрату скорости воды, какъ въ то время, когда Ко-

рабль идетъ въ передъ, такъ и въ то время, когда имѣетъ движеніе назадъ; при сихъ двухъ обстоятельствахъ, дѣйствія ихъ противны между собою, ибо когда Корабль пятится Кормою, тогда вода ударяетъ въ Руль отъ I къ N, и вмѣсто того чтобъ подвигать оный отъ N къ P, подвигаетъ отъ N къ R, такъ что Корма послѣдуетъ семуже самому движенію, между тѣмъ какъ Носъ обращается въ противную сторону, а именно въ ту, куда положенъ Румпель BF.

Какъ скоро Корабль имѣетъ ходъ, и вода текущая по бокамъ Подводной части ударитъ въ Руль, тогда онъ сопротивляется скорости Корабля; буде уголъ Руля съ продолженіемъ Киля 45°, напоръ воды такмо въ половину того напора каковый бы послѣдовалъ при ударенiи перпендикулярномъ, для того что полный напоръ уменшается съ двухъ сторонъ; поверхность сопротивляющаяся ударенію воды соумѣщена въ меншее прежняго пространство, и уголъ паденія уменшился, такъ что въ семъ случаѣ напоръ воды въ половину убавился; разсматривая потомъ сей остальный напоръ NP, увидимъ что одна такмо часть NI препятствуетъ ходу, и что она меньше нежели NP, въ

содержаніи радіуса къ синусу 45-ти градусовъ, то есть мѣра угла паденія VNB, равнаго NPI, ибо уголъ VNL прямой, также какъ и PNB, слѣдовательно когда отнимемъ общій уголъ LNB, то два угла PNL и VNB, останутся равны между собою; но какъ уголъ IPN, равенъ лежащему съ онымъ накреснъ углу PNL, слѣдовательно уголъ IPN, равенъ всегда углу VNB, какой бы Руль ни составлялъ уголъ съ продолженіемъ Киля; и такъ ежели ударяемая поверхность Руля имѣетъ площади 80 квадратныхъ футовъ, то съ начала водою ударяема будетъ какъ бы поверхность въ 40 футовъ, потомъ въ 28 или 29, отъ того что во первыхъ, одна токмо часть водяной скорости способствуетъ ударенію, въ содержаніи квадрата радіуса къ синусу угла паденія, во вторыхъ отъ того что изъ полнаго напора NP, который происходитъ отъ послѣдняго косвеннаго ударенія, одна токмо часть NI, препятствуетъ ходу Корабля, пропорціонально къ полному ударенію NP, въ томъ же содержаніи, какое между радіусомъ и синусомъ угла паденія, то есть, ежели Руль, въ самыхъ большихъ Корабляхъ, составляетъ уголъ въ 45 градусовъ, тогда препятствуетъ ходу по протяженію Киля,

съ такою силою, которая равняется напору, на поверхность въ 28 или 29 квадратныхъ футовъ, ежелибъ оная поставлена была перпендикулярно къ ударенію воды, такъ что когда Корабль идетъ не менѣе четырехъ Французскихъ миль въ часъ, или 19-ть футовъ въ секунду, тогда N, сила Руля, сопротивляющаяся ходу, будетъ въ 12499 или въ 12945 фунтовъ Морской воды, которая $\frac{1}{35}$ тяжелѣ пресной.

Изъ всѣхъ изложенныхъ объясненій о Рулѣ слѣдуетъ, что должно употреблять оный какъ можно менше, то есть Судно и Паруса имѣть въ такомъ положеніи, чтобы отъ малѣйшаго движенія Руля, опять обращалось на путь свой, буде отъ онаго удалится и чтобы безъ замедленія совершало всякое движеніе, къ которому побуждаемо.

Румпель, имя сущ. муж. — Деревянный брусъ, вкладываемый въ дыру выдолбленную въ вершинѣ Руля, простирающійся горизонтально внутрь Корабля; въ заднемъ концѣ нѣсколько толще нежели въ переднемъ, служитъ къ поворачиванію Руля въ право или въ лѣво, и для того посредствомъ веревки называемой Шпуръ-тросъ, притягиваемъ къ Блокамъ утвержденнымъ въ Боршахъ. На большихъ Корабляхъ, въ которыхъ Румпель на-

ходится подъ Палубою, такъ что стоящему на Палубѣ человѣку не можно оный видѣть, употребляютъ для сего, какъ выше упомянуто колесо называемое Штуръ; нынѣ на военныхъ Корабляхъ и на всѣхъ вообще Судахъ большихъ и малыхъ Румпели желѣзные. Въ головѣ Руля сдѣлана продолговатая дыра, въ которую вкладываютъ Румпель, а на малыхъ Судахъ другой конецъ загнутъ, такъ чтобъ человѣку управляющему Рулемъ ловко было Румпель держать рукою и поворачивать въ право или въ лѣво. Чертежъ 18.

Рустовъ, имя сущ. муж. — Желѣзная цѣпь, служащая для прикрѣпленія Якоря къ Борту, объемлетъ обращенную къ Кораблю Лапу и Верешено Якоря; въ одномъ ея концѣ Гакъ, который закладываютъ за Рымъ вбитый въ Форъ-руслень; къ другому концу привязана веревка, которая будучи обернута вокругъ Кнехта, держитъ Якорь въ горизонтальномъ положеніи. Когда Рустовъ отдаютъ, тогда Якорь повиснетъ или приходитъ въ вертикальное положеніе, и удерживаемъ однимъ Першулинемъ. Сіе дѣйствіе называютъ отдать Якорь на Кранъ.

Рыбины, имя сущ. жен.—Брусья, коими обвязываютъ Наборъ по длинѣ Суд-

на, для удержанія онаго въ надлежащемъ положеніи до придѣлыванія Наружной Обшивки. Подъ Рыбины ставятъ подставы, которыя отнимаютъ когда кладутъ на мѣста Наружную Обшивку. Рыбинами называютъ также линіи, проводимыя для разбивки чертежей.

Рымъ, имя сущ. муж.—Желѣзное кольцо, вбиваемое въ разныхъ мѣстахъ Корабля для закрѣпленія за оный Снастей; обыкновенно продѣтъ въ дыру сдѣланную въ вершинѣ Болта, который называютъ Рымъ Болтъ и вколачиваютъ тамъ, гдѣ должно быть Рыму, и чтобы служилъ вмѣсто Стерженя или корня, держащаго сей Рымъ, обращающійся въ обѣ стороны. Рымы вбиваютъ въ Палубы по два на каждую пушку, для оттягиванія оной Талями отъ Борта, также для присезниванія Каната при подъемѣ Якоря. Большой величины Рымы укрѣпляютъ въ каменную одежду Гаваней или Каналовъ, для закрѣпленія за оныя Судовъ. Нѣкоторые изъ Рымовъ, не предназначеныхъ къ выдержанію столь великой силы, не имѣютъ Болтовъ, но утверждены на пробояхъ, какъ то въ Поршовыхъ Ставняхъ для подниманія и опусканія оныхъ. Неподвижные Рымы называютъ Обухами, (см.

сіе слово); Якорный Рымъ, шакое же кольцо въ Якорномъ Верепенѣ. см. Якорь.

Рябикъ, имя сущ. муж. — Малый Яликъ, каковые были употребляемы въ Пешербургѣ для разъѣзда по Невѣ; вѣроятно названіе сіе дано имъ было по причинѣ рябоватой краски, которою ихъ обыкновенно красили.

С.

Сапогъ, имя сущ. муж.—Таже самая часшь Руля у рѣчныхъ Судовъ которую въ мореходныхъ Судахъ называюшъ Рулевое Перо; состоишъ изъ довольно длинныхъ досокъ, придѣланныхъ перпендикулярно къ нижнему концу бруса, и помощію Крючьевъ сей Брусъ привѣшиваюшъ къ Кормѣ Судна; доски по не малой длинѣ и ширинѣ ихъ, при концахъ своихъ и въ нѣкоторыхъ другихъ мѣстахъ, скрѣпляемы двумя лежащими поперегъ брусками, которыя называюшъ Чертеняшами. Румпель или длинное дерево, придѣлываемое къ Вершинѣ вышеупомянушаго бруса, и служащее къ поворачиванію онаго, называюшъ Губою.

Сапортусъ, имя сущ. муж.—Кница, придѣлываемая подъ нижнюю часшь Крамбала для поддержанія онаго; Болшами скрѣ-

пляема съ Бортомъ Судна и Крамбаломъ

Септоръ, имя сущ. муж.—Состоитъ изъдвухъ желѣзныхъ стоекъ, соединенныхъ равною онымъ толщины желѣзною же полосою; Септора ставятъ у Бортовъ въ кругъ всего Судна на Планширѣ, числомъ смотря по длинѣ Судна, потомъ обшиваютъ тонкими досками дабы сдѣлать родъ ящиковъ для поклажи служительскихъ Коекъ во время дня.

Слиперсы, имя сущ. муж.—Толстые брусья внутри Судна въ Кормовой части, служащіе для скрѣпленія Транцевъ съ Наборомъ.

Сидѣть, Глаголъ, употребляемъ въ слѣдующихъ знаменованіяхъ: Корабль *сѣлъ* на мель, то есть сталъ. Мачта *сѣла* въ Гнѣздо, то есть опустилась, стала на мѣсто. Острокильное Судно при равномъ Грузѣ глубже *сидитъ* въ водѣ, нежели плоскодонное, то есть, когда въ два Судна положено будетъ равное число пудъ Балласта, въ томъ которое острокилнѣе перпендикуляръ опущенный отъ плоскости Грузовой Ватеръ-линіи на Киль, длиннѣе нежели въ плоскодонномъ. Въ просторѣчіи говорятъ: Флагманъ *сядетъ* на Іезекіиль, то есть, будетъ имѣть флагъ свой на Кораблѣ Іезекіилѣ.

Скампавея, имя сущ. жен. — Малое легкое Судно, котораго главное качество состояло въ скорости хода; Скампавеи употребляемы были при Петрѣ Великомъ болѣе для развѣдыванія о непріятелѣ нежели для нападенія на онаго, и названіе происходитъ отъ Италіянскихъ словъ, *scampavia*, то есть *ѣйди проч*.

Соплякъ, имя сущ. муж.—На рѣчныхъ Судахъ два Кнехта, или двѣ стойки, укрѣпленныя по сторонамъ Бака, и возвышающіяся надъ онымъ на четыре или пять футовъ. Въ сіи стойки ущверждаютъ бревно, называемое Огниво (см. сіе слово). Сверхъ сего они служатъ для закрѣпленія Снастей и для другихъ потребностей.

Спиркетингъ, имя сущ. муж.—Нѣкоторые по испорченному произношенію называютъ Спаркинтерсъ.—Поясъ лежащій между Ватеръ-вейсомъ и нижнимъ краемъ или Косякомъ Портовъ внутри Корабля; Спиркетинга бываетъ одинъ и два пояса, смотря по величинѣ Судна.

Сплавливать, Глаголъ. Спускать Судно, лѣсъ или что иное въ низъ по теченію рѣки; для отличенія отъ Судовъ Гребныхъ или ходящихъ въ верхъ по рѣкамъ, нѣкоторые Суда называютъ Плавными,

какъ то Камскіе или Вятскіе Насады, которые съ нагруженнымъ лѣсомъ по рѣкамъ сплавливаютъ въ Астрахань, откуда они назадъ уже не возвращаются, но остаются тамъ и ходятъ на озера за солью, или по разломаніи употребляемы на строеніе. Старшаго изъ проводниковъ или работниковъ на сихъ Судахъ, называютъ Сплавщикъ.

Спускъ, имя сущ. муж. — Дѣйствіе, посредствомъ котораго построенное Судно съ берега вступаетъ на воду. Спускъ дѣло весьма важное, и соразмѣрно величинѣ каждаго Судна, важнѣйшее. — Для Спуска Корабля, по каждую сторону онаго, въ равномъ разстояніи отъ Діаметральной плоскости, кладутъ нѣсколько рядовъ по длинѣ Корабля, бревна, и поперегъ оныхъ набираютъ Блоки плотно одинъ къ другому до такой высоты, чтобы подъ боками Корабля, образовались двѣ одинакія выровненныя поверхности, называемыя спусковыми фундаментами, имѣющія на каждый Футъ длины, $\frac{7}{8}$ дюйма уклона къ горизонту. На верхнія грани сихъ фундаментныхъ Блоковъ, настилаютъ гладко выстроганныя доски, крѣпятъ гвоздями осаженными по меньшей мѣрѣ на $\frac{1}{2}$ дюйма въ настилку, на которую кла-

душъ въ равномъ разстояніи по обѣимъ сторонамъ Киля, Полозья, составленныя изъ нѣсколькихъ прямоугольныхъ Брусьевъ, замками сплоченныхъ и взаимно скрѣпленныхъ желѣзными Болтами; длина Полозьевъ для Линейныхъ Кораблей, обыкновенно 160 футовъ, квадратная толщина до 22-хъ дюймовъ.

Полозья помѣщаютъ параллельно Килю, въ равномъ разстояніи одинъ отъ другаго такимъ образомъ, чтобы пространство между внутренними гранями оныхъ, было равно $\frac{1}{5}$ главной ширины Корабля. Нижніе стороны Полозьевъ обшиваютъ досками, которыя покрываютъ толстымъ слоемъ сала, также и настилку на спусковомъ фундаментѣ и потомъ Полозья кладутъ на мѣста.

Таковыми пріуготовленіями способствуютъ Полозьямъ скользить съ легкостію по наклонной плоскости Стапеля и Эллинга, когда обремененныя всею тяжестію Корабля и освобожденныя отъ всякихъ узъ они повлекутъ Корабль въ воду.

По установленіи Полозьевъ надлежащимъ образомъ, кладутъ подлѣ настилки Спусковаго фундамента, по наружную сторону Полозьевъ толстые Брусья, называемые Спусковыми Рыбинами, такъ, чтобы

между Рыбинами и Полозьями осшавалось мѣсто для разбѣга оныхъ во время Спуска; въ переднемъ концѣ до 1½ дюйма, а въ заднемъ до 3-хъ дюймовъ. Сіе дѣлаютъ для воспрепятствованія Полозьямъ во время движенія по спусковому фундаменту, перемѣнишь настоящее направленіе, въ случаѣ, естьли бы спускаемый Корабль ошъ какихъ либо причинъ, на ходу приближался болѣе къ одной сторонѣ Элинга нежели къ другой.

На Полозья въ Носу и въ Кормѣ, ставятъ въ шри ряда вершикально сосновыя стойки, называемыя Коротшими Копыльями; нижніе концы оныхъ ушверждаютъ шипомъ и въ планкахъ прикрѣпленныхъ на Полозѣ, а верхніе прилегаютъ плошно къ Наружной Обшивкѣ Корабля; разстояніе между рядами сихъ Копыльевъ около 12-ши дюймовъ. Подъ среднею часшію Корабля, ш. е. подъ самою полною часшью, Копыльевъ не помѣщаютъ, а замѣняютъ оныхъ подбрюшниками, которыя забиваютъ плошно между Полозомъ и Наружною Обшивкою. Къ вышепомянушымъ сосновымъ Копыльямъ присовокупляютъ еще дубовые длинные Копылья, которые помѣщаютъ въ Носу и въ Кормѣ по три на сторонѣ. Каждый изъ сихъ дубовыхъ Копыльевъ въ нижнемъ

концѣ придѣлываютъ къ наружной сторонѣ Полоза и прикрѣпляютъ двумя Болтами; верхній конецъ прилаженъ къ Баргауту и скрѣпленъ тремя Болтами, проходящими чрезъ Внутреннюю обшивку. Дабы во время хода Корабля по спусковому фундаменту тяжесть онаго отъ большаго давленія не отдѣлила Копыльевъ отъ фундамента, укрѣпляютъ ихъ Оглоблями, изъ коихъ одну помѣщаютъ въ Носу, другую въ Кормѣ, на каждой сторонѣ Судна. Сіи Оглобли имѣютъ косвенное положеніе и простираются по наружной сторонѣ Копыльевъ почти на срединѣ вышины оныхъ. Нижніе концы Оглобель прикрѣпляемы къ Полозьямъ двумя желѣзными Болтами, верхнія, простирающіяся не много далѣе Грепа и Старнъпоста, весьма крѣпко снайповленны въ Носовой и въ Кормовой части. Сверхъ сего, Оглобли съ Копыльями, скрѣпляютъ чрезъ каждый рядъ Болтами.

Для удержанія Полозьевъ въ надлежащемъ разстояніи, берутъ величайшія предосторожности, чтобы положеніе ихъ было непоколебимо, какъ во время покоя, такъ и во время движенія Судна, для сего кладутъ въ разныхъ мѣстахъ по длинѣ Судна, распорки, между Полозьями и

Килемъ, а дабы возпрепятствовать онымъ разходится, помѣщаютъ у каждаго Полоза на внутренней сторонѣ, крѣпкія желѣзныя трехъ-угольныя кольцы, которыя держатся на пробояхъ, проходящихъ сквозь всю толщину Полоза. Чрезъ упомянутыя кольцы продѣваютъ подъ Киль, Найтовы, которыя закрѣпляютъ на кашкахъ въ Портахъ Нижняго Дека; сіи Найтовы многократно оборачиваютъ около всей Подводной части Судна, и натягиваютъ весьма туго помощію Шпиля. При Спускѣ употребляютъ Упорныя и Погонныя Стрѣлы. Первыя удерживаютъ Полозья на Фундаментѣ, вторыя понуждаютъ Полозья къ движенію; послѣдними дѣйствуютъ только тогда, когда Судно по отнятіи отъ онаго Подставъ, Блоковъ и всего, что можетъ задержать Спускъ, не возметъ надлежащаго движенія. Причина для которой употребляютъ Упорныя Стрѣлы, представила необходимость придумать съ недавнаго времени Задержники, подробное устроеніе коихъ ясно показано на чертежѣ.

Когда всѣ упомянутыя работы окончаны, тогда за нѣсколько часовъ предъ Спускомъ Корабля на воду, выколачиваютъ изъ подъ Киля нѣсколько Стапель—

Блоковъ, оставя прочіе до времени Спуска. По освобожденіи изъ подъ Киля лишнихъ Блоковъ, отнимаютъ нѣкоторыя Подставы, оставя прочія подобно Блокамъ, до наступленія Спуска; Корабль удерживаемый на Стапелѣ остальными Блоками и Подставами, Упорными Стрѣлами и Задержниками, стоитъ неподвижно, доколѣ не выколотятъ остальныхъ Блоковъ, не отнимутъ Подставъ, Стрѣлъ, и когда по произнесеніи Кораблестроителемъ, *обрубай задержники*, сіе исполнено, тогда, ничемъ неудерживаемый Корабль, начинаетъ приходить въ движеніе вмѣстѣ съ Полозьями; по наклонной плоскости скоро пробѣгаетъ всю длину Стапеля, толкаетъ отъ себя жидкость, сопротивляющуюся его шествію, погружаетъ Корму глубоко въ воду, потомъ поднимается, и начинаетъ плавать въ стихіи, окружающей Подводную его часть. Чертежъ 19-ый

Ставень, имя сущ. муж.—У пушечнаго Окна или Порта, служитъ для закрыванія онаго. Сіи Ставни сдѣланы изъ досокъ, положенныхъ одна на другую крестообразно, скрѣпленныхъ гвоздями; повѣшены на двухъ желѣзныхъ Пѣшляхъ, къ верхнему Косяку Порта; въ низу два не большіе

Рыма, за которые привязываютъ веревки продѣваемыя въ дыры, проверченныя въ стѣнѣ Корабля. Сіи веревки называютъ Портъ-Шкенкели, онѣ служатъ къ поднманію и опусканію Ставней. см. Портъ.

Стандерсъ, имя сущ. муж. — Кница помѣщаемая въ Декахъ и Палубахъ разныхъ Судовъ, одною вѣшвію по Борту, другою по Бимсу; Болтами скрѣплена съ Бортомъ Судна и Бимсомъ.

Стапель, имя сущ. муж.—Пологое мѣсто, избранное на берегу моря или рѣки, само по себѣ твердое, или сдѣланное таковымъ помощію набитыхъ свай, съ нарубленными на вершины ихъ деревянными брусьями, которые покрыты настланными досками, положены крестообразно одинъ на другомъ, и простираются такимъ образомъ до самой воды, составляя гладкую и весьма крѣпкую площадь, на которой строятъ Суда. Длина Стапеля должна быть многимъ больше длины строящагося Судна, Ширина же такая, чтобы можно было разнести подставы или подпоры, поддерживающія Судно во время строенія. Стапель долженъ имѣть нѣкоторую наклонность къ водѣ, дабы строемое Судно могло быть спущено, (см. Спускъ). Часто названія Стапеля и Эли-

нга смѣшиваютъ и принимаютъ за одно, хотя собственно Стапелемъ называютъ ту часть помоста, на которой Судно, обращенное Кормою къ водѣ, стоитъ на Блокахъ и Подставахъ; остальную же часть, то есть ту, которая простирается отъ Кормы Судна до воды, и поддерживаетъ тягость Судна только тогда, когда при Спускѣ по оной проходитъ, приличнѣе называть Элингомъ. Стапели могутъ имѣть нѣкоторыя мѣстныя разности между собою, но для общаго понятія опишемъ Стапель въ С. Петербургскомъ Адмиралтействѣ. Часть названная нами Элингомъ, покрываема помостомъ, для того, что когда Шлюзы или Ворота, вреждѣ сего дѣлаемыя предъ тѣмъ помостомъ, отворятъ, а нынѣ дѣлаемую Плотину разломаютъ и вода покроетъ великую часть Элинга, тогда оный можетъ всплыть, то по сей причинѣ на сторонахъ дѣлаютъ ящики, которые наполняютъ, Балластомъ, дабы Элингъ погрузился и не могъ всплыть на поверхность воды. Къ концу сего Плавучаго Фундамента, для дальнѣйшаго продолженія онаго, присоединяютъ еще другую часть, называемую Режь, состоящую изъ сруба, также съ ящиками для Балласта. Режь

со всѣмъ уже готовый подводятъ къ концу Плавучаго Фундамента, такъ чтобы составилъ съ онымъ одинъ непрерывный помостъ по которому Судно сходитъ съ берега, и вступаетъ въ воду. Для удобнѣйшаго потопленія сего Плавучаго Фундамента, доски сплочены такимъ образомъ, что между оными чрезъ нѣкоторыя разстоянія по всему помосту оставлены дыры или щели, въ которыя вода можетъ выступать съ низу на верхъ помоста, и чрезъ то не препятствуетъ сей широкой плоскости погружаться на дно, или на Элингъ. По сторонамъ Плавучаго Фундамента, вдоль онаго, кладутъ деревянные Брусья, называемые Рыбины; сіи Рыбины уперты перекладинами въ другія параллельныя Рыбины, а сіи послѣднія утверждены еще новыми перекладинами или раскосинами, и всѣ скрѣплены Болтами, дабы первыя Рыбины, не могли быть сдвинуты съ мѣстъ, Полозьями Корабельныхъ саней, и чтобъ сіи Полозья въ движеніи своемъ при Спускѣ Корабля, были направляемы точно по симъ Рыбинамъ. Болты, скрѣпляющіе самый фундаментъ, утопляютъ въ оный на нѣсколько дюймовъ, дабы Полозья саней Корабельныхъ, не могли чертить по вершинамъ Болтовъ.

Нынѣ не дѣлаютъ Сплавныхъ Спусковыхъ фундаментовъ, а укрѣпляютъ оные на Насадни Элинга, на глухо желѣзными остроконечными Болтами, даже безъ употребленія и чугуннаго Балласта. Режей къ фундаменту нынѣ также не подводятъ.

Стапель-Блокъ, имя сущ. муж. — Дубовые Брусья около 4-хъ футовъ длиною, скрѣпленныя деревянными Коксами. Стапель-Блоки, для положенія на оныя Киля Судна, ставятъ на срединѣ Стапеля по длинѣ онаго, въ разстояніи близъ 5-ти футовъ одинъ отъ другаго, по уклону отъ горизонта $\frac{5}{8}$ дюйма на футъ.

Старнъ-постъ, имя сущ. муж. — Смотри Ахтеръ-Шпевень.

Старнъ-Тимберсъ, имя сущ. муж. — Дерево, помѣщаемое на верхней грани Винштранца между боковыми Контръ-Тимберсами; сей Тимберсъ иногда называютъ средній Контръ-Тимберсъ.

Стемъ, имя сущ. муж. — Смотри Форъ-Шпевень.

Стемсонъ, имя сущ. муж. — Дерево, которому дана погибь, сообразная внутренней кромкѣ погиби Фалстема, въ носовой части, всякаго Судна. Стемсонъ соединенъ замкомъ съ переднимъ концомъ Киль-

сона, отъ котораго простираетсѧ въ верхъ по Фалстему до Опоръ-дека.

Степсъ, имя сущ. муж. — Дубовые толстые Брусья, скрѣпленные Болтами, въ сихъ Брусьяхъ сдѣлано гнѣздо, въ которомъ утверждаютъ Шпоръ Мачты; для Гротъ и Фокъ Мачты, Степсъ положенъ въ Трюмѣ на Кильсонѣ; для Бизань-Мачты на Бимсахъ нижняго Дека; иногда на Малыхъ Судахъ, какъ то Корветахъ, также въ трюмѣ на Кильсонѣ.

Стругъ, имя сущ. муж. — Сіе слово имѣетъ два разныхъ знаменованія: первое, Стругъ плоскодонное Гребное Судно, употребляемое на рѣкахъ для перевозки товаровъ, хлѣба, и другаго Груза; Струги обыновенно больше Барокъ; второе, Струги перевозныя Суда, которыя служили для переѣздовъ знатныхъ особъ, какъ видѣть можно изъ слѣдующихъ словъ старинныхъ пѣсень: *плывутъ выплываютъ три снарядные Стружечка.* Строили Струги съ чердаками, то есть съ небольшими Каютами для присутствія и покоя путешествователей. Императоръ Петръ Великій съ Супругою въ 1722 году, начиная войну противъ Персіи, отправился на шаковомъ Стругѣ изъ Москвы въ Нижній Новгородъ

и потомъ въ Астрахань. Стругъ сей былъ осмнадцати весельный и названъ Москворѣцкій.

Стрѣлы, имя сущ. жен.—Деревья, входящія въ составленіе Крановъ (см. сіе слово); Брусья, служащіе къ удержанію всякаго Судна на Стапелѣ, когда уже предъ Спускомъ онаго всѣ Подпоры отняты. Сіи Стрѣлы упираются однимъ концемъ въ прибитую къ Полозьямъ планку, другимъ въ выемку или четверть выняту̀ю въ брусѣ называемомъ Подушка; въ сей четверти удерживамы брусомъ и когда оный отнимутъ или выколотятъ, тогда конецъ Стрѣлы, отодвигаясь по выемкѣ Подушки, перестаетъ удерживать Судно, и оно тотчасъ придетъ въ движеніе. Кромѣ описанныхъ Стрѣлъ, дѣлаютъ еще при переднемъ концѣ Полозьевъ по одной Упорной Стрѣлѣ, которая упирается однимъ концомъ въ выемку на Рыбинѣ, положенной на фундаментъ по наружнымъ сторонамъ Полозьевъ, другимъ въ планку сихъ Полозьевъ и изъ подъ передняго конца оныхъ падаетъ по отнятѝи Подставки.

Судно, имя сущ. сред. — Общее названіе всѣхъ сооруженныхъ изъ деревъ зданій, изобрѣтенныхъ разными народами для плаванія по морямъ, озерамъ, и рѣкамъ.

Сіи водоходныя зданія, можно раздѣлить на три рода; на Военныя, которыя различаются по числу Дековъ или Палубъ, какъ то: трехъ Дечныя или трехъ Палубныя, двухъ Дечныя, одно Дечныя; по числу пушекъ, какъ напримѣръ, сто пушечныя, осьмидесяти пушечныя или просто осмидесятныя, семидесятныя, шестидесятныя и проч. Къ сему роду Судовъ принадлежатъ Корабли, Фрегаты, Бриганшины, Корветы, Брандеры, Прамы, Галеры, Шебеки, Канонирскіе Лодки, и проч. Втораго рода Суда служатъ для внѣшней или внутренней торговли, и потому названы Коммерческими или Торговыми; сіи Суда различаются по числу Мачтъ, какъ то: трехъ-Мачтовыя, двухъ-Мачтовыя, одно-Мачтовыя и безъ-Мачтовыя Суда; также по количеству Груза, какое поднимать могутъ, а имянно: Судно, поднимающее сто, двѣсти, триста Ластовъ Грузу, и такъ далѣе; а потому и называютъ ихъ еще Грузовыми или Ластовыми Суднами; къ сему роду Судовъ принадлежатъ Галіоты, Флейты, Гукеры, Каты, Шнявы, Биландеры, Барки и проч. Третьяго рода Суда Транспортныя или Перевозныя, которыя служатъ для поклажи и перевоза вещей съ одного мѣста на другое; какъ то Буеры,

Дангшкоты, Лихтеры, Плашкоты, Лодки, и проч. Сверхъ сего общаго раздѣленія, между Судовъ многія другія различія какъ на примѣръ: нѣкоторыя движутся или плаваютъ помощію распускаемыхъ Парусовъ и вѣтра, другія по большой части помощію Гребли Веслами, и потому первыя называютъ Парусными, а вторыя Гребными Судами. Подводныя части Судовъ отличаютъ въ названіяхъ разными прилагательными именами, какъ на примѣръ, Острокильное, Плоскодонное Судно. По хорошему ходу и другимъ качествамъ Судовъ называютъ ихъ или легкими, или тяжелыми, или остойчивыми, или валкими и проч. По твердости въ построеніи, сообразно предназначенному плаванію, по волнующимся или тихимъ водамъ, Суда называютъ Мореходными или Рѣчными. Изъ сихъ послѣднихъ употребляемыя въ Россіи слѣдующія: Барки, Струги, Лодьи, Росшивы, Каюки, Насады, Паузки и проч. Сіи Рѣчныя Суда различаютъ многими отъ обстоятельствъ производимыми названіями, какъ на примѣръ, по времени, въ которое ходятъ: Вѣшнія, Лѣтнія, Осеннія; по плаванію въ верхъ или въ низъ рѣкъ: Гребныя, Сплавныя; по Грузу или клади; Кладныя; по веществу Груза:

Соляныя, Лѣсныя, Желѣзныя и проч; по мѣстамъ гдѣ строятся, откуда или куда ходятъ: Коломенки, Ржевки, Макарьевскія, Астраханскія, Вятскія, Сарашовскія и проч; по названіямъ рѣкъ: Волгскія, Камышенскія, Очныя, Москворѣцкія и проч. по употребленію: Завозки, Перевозни и проч.

Т.

Тартана, имя сущ. жен.—Одно Мачтовое Судно съ Райною и косымъ Парусомъ, употребляемое въ Средиземномъ морѣ.

Тендалетъ, имя сущ. муж.—Родъ Каюшы или покрышки, на Кормѣ Галеры сдѣланъ изъ деревянныхъ досокъ, сукна, канифаса, или изъ другой какой шкани, и растянутъ на деревянныхъ подставкахъ или столбикахъ.

Топтимберсъ, имя сущ. муж.—Одно изъ деревьевъ, составляющихъ верхнюю часть Корабельныхъ Боковъ.

Трансомъ-книса, имя сущ. жен.—См. Слиперсы.—

Транспортное судно, имя сущ. муж. Судно Употребляемое для перевоза войска, провизіи, матеріаловъ и проч.

Транцы, имя сущ. муж.—Деревья придѣлываемыя къ Стварнъ-посту по перегъ

Судна и скрѣпленныя Болтами, составляютъ главную связь кормовой части. См. Винъ и Декъ-Транцы.—

Трапъ, имя сущ. муж. — Лестница сдѣланная изъ досокъ, поставленная въ Люкахъ, чтобы ходить съ одного Дека на другой. Главная же изъ сихъ лестницъ, называемая Фалрепная, служитъ для всхода на Корабль, привѣшена къ правому Борту желѣзными крючьями и примкнута верхнимъ концемъ къ самому Шкафуту у Фалрепа; нижній конецъ ея достигаетъ до поверхности воды, такъ чтобы со Шлюпки можно было ступить ногою. По обѣимъ сторонамъ Трапа во всю длину поставлены Септоры, на которыхъ лежатъ деревянные Поручни. Нынѣ парадный Трапъ красится по полосамъ т: е: какая полоса краски идетъ по боку Судна, точно передъ тою полосою и тѣмъ же цвѣтомъ красятъ и парадныя Лестницы или Трапы. Во время похода Трапъ снимаютъ, а когда Судно стоитъ на Якорѣ, тогда приставляютъ къ Борту и для лучшаго украшенія обвѣшиваютъ Клетнями.

Трегантиръ, имя сущ. муж.—Деревянный Брусъ, идущій поперегъ Ахтеръшпевня, на Галерѣ, тоже самое что на Корабляхъ Винъ-пранецъ.

Трюмъ, имя сущ. муж. — Пространство внутри каждаго Судна, ниже Орлопъ-палубы на Корабляхъ, и жилой Палубы на прочихъ Судахъ, назначенъ для помѣщенія Балласта, воды, пороха, и провизіи на военныхъ Судахъ; на купеческихъ, для поклажи товаровъ.

Турема, имя сущ. жен.—Трехъ Мачтовое Судно, подобное Фрегату и Шебекѣ имѣетъ двадцать 12-ти фунтовыхъ пушекъ на Декѣ, двѣ таковыя жъ пушки на Носу и нѣсколько фалконетовъ по Бортамъ. Сіе Судно можетъ держаться въ открытомъ морѣ, а въ тихій вѣтръ ходитъ съ довольною скоростію на греблѣ, имѣя осмнадцать паръ Веселъ. Длина Туремъ по Палубѣ 120, ширина 30, глубина въ грузу отъ 10 до 11-ти футовъ; Экипажа обыкновенно отъ 250-ти до 275 человѣкъ.

У.

Удама, имя сущ. жен. — Судно, подобное Галерѣ съ утвержденными на желѣзныхъ Пѣшляхъ Бортами, которые въ тихую погоду можно опускать и они служатъ вмѣсто Бокаляровъ для гребли, а въ крѣпкій вѣтръ и волненіе ихъ поднимаютъ, и тогда уже не можно дѣйствовать

ни Веслами, ни пушками. На Удамахъ шестнадцать паръ Веселъ, и десять 12-ти фунтовыхъ пушекъ, Екипажа отъ 100 до 110 человѣкъ. Длина сихъ Судовъ по Палубѣ 102, ширина 24, глубина въ грузу 6-ть фушовъ.

Уключины, имя сущ. муж. — Мѣста, сдѣланныя на гребныхъ Судахъ для вкладыванія Веселъ, когда должно оными дѣйствовать. —

Учанъ, имя сущ. муж. — Старинное Новгородское Судно. „Въ 6980 году (отъ „Рожд. Хр. 1472) по снятіи осады вышли „изъ Новагорода, сидѣвшіе въ той осадѣ „разнаго состоянія люди, въ томъ числѣ „и гости, озеромъ, въ великихъ Учанѣхъ „коихъ было болѣе ста осмидесяти Су„довъ.“ Лѣтописецъ Никона.

Ф.

Фалрепы, имя сущ. муж.—Двѣ веревки, привязанныя къ двумъ Септорамъ, стоящимъ у самыхъ Шканцовъ на обѣихъ Бортахъ Судна, висятъ до самой поверхности воды, и сдѣланы для того, чтобъ можно было, держась за оныя всходить на Судно. Для оказанія чести тому кто приставетъ къ Судну кричатъ: Фалрепъ! или поставь къ Фалрепу, сіе значитъ

велѣть нѣкоторому числу людей, уставомъ назначенному, по чину прибывающаго посѣтителя, ставъ вдоль Трапа держатъ Фалрепы для подаванія оныхъ всходящему на Судно. Опредѣленныхъ къ сему людей называютъ Фалрепными. Во время ночи каждый изъ нихъ долженъ быть съ Фонаремъ для освѣщенія Трапа. Фалрепы повѣшены во многихъ мѣстахъ, гдѣ Трапы или лестницы; для мягкости и прикрасы обшиты сукномъ, мѣстами сдѣланы узлы называемыя Мусинги, въ нѣкоторомъ разстояніи одинъ отъ другаго, дабы рука идущаго могла за оные схватишься.

Фалстемъ, имя сущ. муж.—Дерево которому дана таже погибь, каковую имѣетъ обводъ Форъ-штевня, съ внутренней стороны, и къ оному прикрѣплено, простирается отъ вершины Стема на нѣкоторое разстояніе за нижній замокъ онаго. Сіе дерево дѣлаютъ для взаимнаго связанія замковъ форъ-штевня.

Фалстарнъ-постъ, имя сущ. муж.—Четверогранный брусъ одинаковой толщины съ Стернъ-постомъ, придѣлываемый къ внутренней онаго сторонѣ; къ Фалстарнъ-посту, прикрѣплены концы досокъ нѣкоторой части Наружной-обшив-

ки, и нарѣзаны Транцы; нижній конецъ соединенъ посредствомъ шипа съ Килемъ, верхній пришкнутъ подъ Декъ или Винъ-Транецъ.

Фалшкиль, имя сущ. муж. — Доски отъ 2-хъ до 6-ти дюймовъ толщиною, придѣлываемы подъ нижнюю сторону Киля и прикрѣпляемы къ оному короткими Болтами и гвоздями, въ разстояніи около 4-хъ футовъ одинъ отъ другаго, такжe скобами съ боковъ, въ разстояніи около 2-хъ футовъ 4-хъ дюймовъ. Фалшкиль крѣпятъ слегка, для того, что ежели случится Судну сѣсть на мѣль, то Фалшкиль скорѣе отдѣлится отъ Киля, и Судно сойдетъ съ мѣли.

Фаутъ или Фоутъ, имя сущ. муж.— Худость или поврежденія, въ Корабельныхъ Лѣсахъ. Названіемъ Фаутныхъ деревьевъ отличаютъ тѣ, которыя по причинѣ имѣющейся въ оныхъ порчи или гнилости не могутъ быть употреблены къ строенію Судна.

Фашенписы, имя сущ. жен.—Смотри Поворотные-Шпангоуты.

Филаретъ, имя сущ. муж. — Поручень, идущій вокругъ всей Галеры, лежитъ на стойкахъ, которыя названы Подъ-Филаретными, и утверждены на боко-

вомъ брусѣ, называемомъ Постница. см. сіе слово.

Филюга, имя сущ. жен. — Судно употребляемое въ Средиземномъ морѣ; ходитъ на Парусахъ и на Веслахъ; построеніемъ и вооруженіемъ подобно Галерѣ, но многимъ меньше. Филюги обыкновенно имѣютъ по двѣнадцати Веселъ на сторонѣ, двѣ Мачты, изъ коихъ большая называема Маистра, меньшая Тринкетъ; обѣ наклонны градуса на три въ передъ; Паруса косые, привязанные верхнею стороною къ Райнѣ, которая многимъ длиннѣе самой Мачты. На Носу сдѣланъ небольшій Бушпритъ, крѣпко утвержденный и служащій для закрѣпленія Носовыхъ Снастей и передняго Паруса. Филюга вооруженная для войны весьма сильна по соразмѣрности ея величины: въ Носу двѣ небольшія пушки, по Бортамъ тритцать два Фалконета. На обѣихъ сторонахъ Дека прорублено двѣнадцать небольшихъ Люковъ, противъ каждаго Весла; Гребцы не сидятъ на Банкахъ, какъ на большой части Гребныхъ Судовъ, но снявъ крышки съ Люковъ садятся на Лючные Карлинсы, упираясь ногами въ другіе подобные симъ Карлинсы или брусья, нарочно для сего сдѣланные въ половинѣ высоты Трюма. Вдоль, по срединѣ Трюма, про-

ходъ, по сторонамъ котораго къ Бортамъ Судна, сдѣланы небольшія ложницы или мѣста для жилья каждому Гребцу. Тендалетъ или Кормовая Каюта, составлена изъ смоленой или крашеной Парусины. По бокамъ оной ящики, которые служатъ вмѣсто кроватей и лавокъ, и для поклажи ружей. Двѣ доски, называемыя крыльями, или стороны сей Каюты, украшены рѣзьбою и раскрашены, выдаются довольно далеко за Корму и въ концѣ соединены Гака-бортомъ или доскою. Въ семъ же самомъ мѣстѣ сдѣлана лавка, для того чтобы управляющій Рулемъ, не безпокоилъ находящихся въ Каютѣ и сидя такимъ образомъ позади Руля долженъ дѣйствовать Румпелемъ въ противную сторону обыкновеннаго онымъ дѣйствія.

Флейтъ, имя сущ. муж. — Большое въ Голландіи употребляемое Судно, поднимающее великій Грузъ. Построеніе и Мачты (по соразмѣрности возвышенія Флейта, весьма коротkія), причиною, что сіи Суда тяжелы на ходу, но малымъ числомъ людей могутъ быть управляемы. Вооружены какъ военные Корабли и поднимаютъ Груза отъ трехъ сотъ до тысячи Ластовъ.

*

Флортимберсы, имя сущ. муж. — Наборныя деревья, помѣщаемыя поперегъ Судна на Резенъ-Килѣ и Дейдвудѣ, въ Носовой часши обыкновенно до Фокъ-мачшы, въ Кормовой до Поворошныхъ Шпангоушовъ.

Фокъ-Мачта, имя сущ, жен. — Передняя Мачша на каждомъ Суднѣ.

Фордупельтъ, имя сущ. муж. — Обшивка, сосшоящая изъ досокъ больше или менше толсшыхъ, покрывающая наружную поверхносшь Корабельныхъ Боковъ около Грузовой Вашеръ-линіи. Сію часшную Обшивку, проспирающуюся ошъ Носа къ Кормѣ, кладушъ шогда шокмо, когда примѣчаюшъ, чшо Корабль, по малой обширносши Вашеръ-линіи, валокъ, шо помощію прибавленной Обшивкм прибавится Осшойчивосшь, но прежде сію Обшивку всегда дѣлали, какъ видно изъ писемъ Петра Великаго; въ одномъ онъ пишешъ слѣдующее: „Голландскіе Корабли купленные въ Голландіи зѣло Ранкъ, шого для „надобно имъ Фордупельшъ, дабы наполнишь между Баргоушами, а именно, начиная ошъ нижняго, положишь доски шолщиною въ шесшь дюймовъ, первую подъ „Баргоушомъ, а ошъ нее но малу шонѣ „одна другой, класшь до самаго Киля, гдѣ

„послѣдней крайней доски на нѣшъ спу-
„стится. Также къ Форъ и Ахтеръ Шпев-
„нямъ тонѣ спустить концы у досокъ,
„а именно не толще полупора дюйма или
„двухъ.“ Сію Обшивку дѣлаютъ двумя образами, толстыя доски, составляющія Обшивку, кладутъ вплотъ къ поясамъ, или когда для уменшенія тягости желаютъ употребить тонкія доски, тогда утверждаютъ оныя на планкахъ, прибитыхъ къ Бокамъ Судна, такъ что между сими досками и спѣною остается пустота, въ которую однакожъ вода ни откуда войти не можетъ.

Форъ-кастелъ, имя сущ. муж. — см. Бакъ.

Форъ-люкъ, имя сущ. муж. — Люкъ между Гротъ и Фокъ-мачтою.

Форъ-футъ или Бакъ; имя сущ. муж. Самая передняя штука Киля, иногда вѣтвистая, то есть, съ заворотившимся концемъ, который потому называютъ Воротомъ; задній или горизонтальный конецъ соединенъ обыкновеннымъ замкомъ съ прочими штуками Киля, и составляетъ часть онаго, а передній загнувшійся конецъ, скрѣпленъ съ нижнимъ концемъ Стема. Впрочемъ сія штука болѣе извѣстна подъ названіемъ Бакса.

Форъ-Штевень, имя сущ, муж. — Въ каждомъ Суднѣ переднее дерево служащее основаніемъ Носовой части, оно кривое и въ нижнемъ концѣ замкомъ соединено съ концемъ Киля. Чертежъ 20-й

Фрегатъ, имя сущ. муж.—Военное Судно, вооружаемое такимъ же образомъ какъ Линейные Корабли, но многимъ меньше и имѣетъ одинъ только Декъ. Нынѣ Фрегаты строятъ такъ, что можно оные назвать Двухъ-дечными, ибо Бортъ или стену Шканецъ соединяютъ съ Бакомъ капитальною стѣною, и дѣлаютъ по всему верхнему Деку въ стенахъ пушечные Порты, и на Шканцахъ, Бакѣ, и на Шкафутахъ ставятъ иногда всего до 56 Бортовыхъ орудій, почему и можно назвать таковые Фрегаты Двухъ-дечными. Фрегатовъ не называютъ Линейными потому, что они не довольно крѣпки и сильны, чтобы стоять въ Линіи съ Кораблями, но нужны при Флотѣ для разныхъ посылокъ, какъ то, для развѣдыванія о непріятелѣ, для погони за какимъ нибудь Судномъ, для защищенія и поданія помощи поврежденнымъ Кораблямъ и проч:, также и отдѣльно отъ Флота употребляютъ ихъ для Крейсерованія, для Конвоированія купе-

ческихъ Судовъ, и для другихъ разныхъ ошрядовъ и поисковъ надъ непріятелемъ, къ чему они могутъ лучше служить нежели большіе Корабли, ибо легчѣ въ ходу. Хорошій Фрегатъ долженъ при всякомъ вѣтрѣ хорошо ходить, особливо въ Бейдевиндъ; для сего строятъ оныя Длинными, Острокильными и Подбористыми; Мачты по соразмѣрности нѣсколько длиннѣе Корабельныхъ, однако должно при томъ наблюдать, чтобы Фрегаты были не Валки, Остойчивы, и при несеніи многихъ Парусовъ, на волненіи не зарывчивы и покойны.

Футоксы, имя сущ. муж. — Шпангоуты, кромѣ Флоршимберсовъ, составлены изъ двухъ рядовъ наборныхъ деревъ называемыхъ Футоксами. Сіи два ряда Футоксовъ связываютъ и скрѣпляютъ не поднявъ на Судно, и потому прежде связанныя называютъ нижнимъ рядомъ, послѣ связанныя и на первыя накладываемыя, верхнимъ рядомъ, каждый же изъ Футоксовъ отличаютъ особеннымъ названіемъ а именно: два единообразныя дерева нижняго ряда соединяемыя при срединѣ Флоршимберса, и простирающіяся вверьхъ далѣе оконечности онаго, на каждой сторонѣ Судна называютъ Лоръ-Футоксами или нижними

Фушоксами; два единообразныя дерева верьхняго ряда поставленныя на концы Флоршимбесовъ и простирающіяся вверьхъ далѣе оконечностей Лоръ-Фушоксовъ на каждой сторонѣ Судна, отличены названіемъ вторые Фушоксы; два единообразныя дерева нижняго ряда, поставленныя на концы Лоръ-Фушоксовъ и простирающіяся вверьхъ далѣе оконечностей вторыхъ Фушоксовъ, на каждой сторонѣ Судна, называютъ третьими Фушоксами и такъ далѣе, смотря по величинѣ Судна. Въ каждомъ Шпангоутѣ, изъ двухъ верьхнихъ деревъ большее называютъ Топшимберсомъ а меньшее Пнемъ.

Футъ-штокъ, имя сущ. муж. — Длинный, деревянный, тонкій брусъ раздѣленный на футы и дюймы, для измѣренія воды въ Кораблѣ, или другомъ какомъ мѣстѣ.

Ц.

Центръ-тяжести, имя сущ. муж. — Внутри или внѣ тѣла находящаяся точка, за которую тѣло сіе повѣшенное, во всякомъ положеніи пребываетъ неподвижно, какъ бы вѣсъ всего тѣла соединялся въ сей точкѣ. Въ правильномъ тѣлѣ, какъ то въ совершенно кругломъ ядрѣ или шарѣ, Центръ-тяжести нетрудно

опредѣлить, ибо находится въ Центрѣ сего шара, но въ такомъ неправильномъ и многосложномъ шѣлѣ, каковъ Корабль, или другое Судно, Центръ-тяжести не иначе опредѣленъ и отысканъ быть можетъ, какъ помощію глубокихъ математическихъ вычисленій. Отъ мѣста сего Центра, и отъ взаимнаго разстоянія съ точкою, называемою Мета-центромъ, происходитъ Остойчивость или Валкость Судна (см. Остойчивость и Мета-центръ).

Ч.

Чанель-вельсы, имя сущ. муж. — смотри Бархоутъ.

Чанельсы или Русленя, имя сущ. муж.—Доски придѣлываемыя горизонтально у Бортовъ Судна, противъ каждой Мачты шакъ, чтобы можно помѣстить впереди центра Мачты по одному Юферсу. Длину Чанельсовъ располагаютъ по числу Юферсовъ, а Ширину достаточную, чтобы Ванштамъ дать надлежащее направленіе отъ Мачты, и чтобы они находились отъ Поручней Шканечныхъ Септоровъ, по крайнѣй мѣрѣ на 6 дюймовъ.

Чертененокъ, имя сущ. муж. — Въ множественномъ Черпенята, на рѣчныхъ Судахъ два бруса, служащіе къ скрѣпле-

нію досокъ, придѣлываемыхъ къ нижнему концу Руля. см. сіе слово.

Чиксы, имя сущ. жен. — Смотри Гальюнъ.

Ш.

Шестакъ, имя сущ. муж. — Конопатчики такъ называютъ собранные вмѣстѣ ихъ инструменты, коихъ шесть, а именно: Шапаръ, Шпикарь, Дорожникъ, и три разныхъ родовъ Конопатки. Сіи инструменты даютъ каждому Конопатчику, которой носитъ ихъ съ собою на работу, и для поклажи оныхъ имѣетъ у себя парусинный или кожаный мѣшокъ, называемый Киса.

Шитикъ, имя сущ. муж.—Судно, бывшее прежде въ употребленіи въ Камчаткѣ; мы можемъ судить о построеніи Шишиковъ изъ слѣдующаго описанія, взятаго въ ежемѣсячныхъ сочиненіяхъ которые были издаваемы отъ Академіи съ 1754 года: Козакъ Василій Спадухинъ, посыланный для развѣдыванія острововъ и рѣкъ Камчатскихъ, Іюля отъ 28-го дня, 1712 года, изъ Нижняго-Колымскаго зимовья писалъ, что онъ Спадухинъ съ двадцатью двумя человѣками ходя по морю видѣлъ только по восточную сторону рѣки Колымы протя-

нувшейся съ матерой земли въ море носъ, и кругъ онаго ледъ не проходимой, а вдали незначилось никакого острова. Жестокою морскою погодою отнесло ихъ назадъ, при чемъ они едва спасли животъ свой, потому что Судно у нихъ по тамошнему обыкновенію построено худо, а снастьми снабжено было еще хуже. Въ то время уже неходили по морю Кочами (см. сіе слово), но вмѣсто оныхъ въ употребленіи были такія Суда, у которыхъ доски ремнями сшивали, и потому прозваны Шитиками; ихъ дѣлаютъ съ Палубою, Плоскодонныя, Длиною по пяти, Шириною по двѣ сажени. Вмѣсто Конопати употребляютъ мохъ, а ходятъ они обыкновенно по рѣкамъ, и отъ рѣки до рѣки моремъ подлѣ берегу. Парусы на нихъ ровдужные, вмѣсто Канатовъ ремни лосинные, якори деревянные съ навязаннымъ каменьемъ.“— По сему описанію не должно удивляться, что Стадухинъ съ таковымъ Судномъ не могъ привести въ исполненіе данной ему инструкціи.

Шканцы, имя сущ. муж. — Смотри Кварперъ-Декъ.

Шкафутъ, имя сущ. муж. — Смотри Бакъ.

Шлюпъ, имя сущ. муж.—Судно весьма Округлое, Носъ имѣетъ пузастый; поднимаетъ обыкновенно отъ дваццати до ста Ласповъ, иногда вооружено нѣсколькими Пушками, Мачта одна съ большимъ Парусомъ, съ Гафелемъ и Гикомъ, на подобіе Грота на Бригантинахъ; надъ симъ Парусомъ, Топсель. Бушпритъ нѣсколько приподнятъ и весьма длиненъ, съ тремя и четырмя Стакселями. Отъ такового вооруженія, Суда сіи удобно выигрываютъ вѣтръ и поворачиваютъ Оверштагъ. Отъ одного токмо положенія Руля подъ вѣтръ на Бортъ, Судно остановится тотчасъ противъ вѣтра, и Гикъ, который ходитъ по желѣзному Погону, самъ собою отъ забѣжавшаго съ Носу вѣтра перекидывается на другую сторону; должно токмо подержать передній Стаксель, чтобъ Судно уклонилось отъ вѣтра. Въ бейдевиндъ, Шлюпы не имѣютъ тѣхъ удобствъ, ибо большой Парусъ находящійся на одной сторонѣ, и превеликіе Стаксели остаются безполезны. Идучи на фордевиндъ вмѣсто сего Паруса поднимаютъ другой четвероугольный, надъ которымъ ставятъ еще Топсель.

Шлюпка, имя сущ. жен. — Гребное Судно употребляемое для переѣзда. При

каждомъ военномъ Кораблѣ по четыре Гребныхъ Судна, а именно: одинъ Барказъ, одинъ Катеръ, и двѣ Шлюпки, изъ которыхъ одна десяти, а другая осьми весельная. Первая назначена для Капитана, и потому называема Капитанскою Шлюпкою; Барказъ, самое большое Судно, служитъ для большихъ тяжестей, какъ напримѣръ: для завоза Верповъ, для привоза Бочекъ съ водою и проч. Катеръ и осьми весельную Шлюпку, употребляютъ для разъѣзда офицеровъ, для Буксированія, для привоза на Корабль или отвоза съ онаго различныхъ вещей и проч. Во время похода Гребныя Суда поднимаютъ на Ростеры, и по прибытіи къ Порту или при встрѣтившейся потребности, спускаютъ на воду.

Шнека, имя сущ. жен. — Лодка употребляемая для рыбныхъ промысловъ, отъ Города Архангельска и Колы; поднимаетъ Груза около ста пятидесяти пудъ. Названіе сіе весьма старинное, какъ можно видѣть изъ древнихъ Россійскихъ повѣствованій и между прочимъ въ такъ называемомъ Царственномъ Лѣтописцѣ сказано: „того же лѣта (отъ Созданія мира „6647, а отъ Рождества Христова 1138) „приходили Свейскій Князь съ Бискупомъ

„своимъ въ 90 Шнекахъ на гости Новаго-„родскіе, и уже изъ заморія шли съ вели-„кимъ богатствомъ въ пяти лодіяхъ, и „бишася много, и не успѣша ни что же „Новогородцамъ, и ошлучиша у нихъ три „*Шнеки*, а избиша у нихъ сто пятдесятъ.“

Шпангоуты, имя сущ. муж.—смотри Наборъ и Фушоксы.

Шпигатъ, имя сущ. муж. — Дыры, проверченныя въ нѣкоторомъ разстояніи одна отъ другой сквозь Ватеръ-вельсы и Стѣны Судна, для стока воды случайно на Палубахъ бывающей; внутрь Шпигатовъ вставляютъ свинцовыя трубки для того чтобъ вода удобнѣе могла стекать и не производила гнилости.

Шпигель, имя сущ. муж.—Кормовая часть, заключающаяся между Фашенъ-писами и Подзоромъ, когда она плоская. На военныхъ Корабляхъ, Танцы, составляющіе сію часть, обыкновенно имѣютъ погибь, чрезъ что Корма получаетъ нѣкоторую округлость; многія купеческія Суда такимъ же образомъ построены. У малыхъ Судовъ, какъ то Барказовъ, Шлюпокъ и проч., часть сія забираемая просто прямыми досками, и плоскостію своею подобна зеркалу, отъ чего и названіе по-

лучила, для различія съ вышеупомянутыми Кормами.

Шпиль, имя сущ. муж. — Шпиль на военномъ Суднѣ служитъ для подняшія Якорей, а иногда и другихъ тяжестей. Шпили дѣлаютъ одинаковыя и двойныя; одинаковыя помѣщаютъ на Суда, не имѣющія Кварперъ-дека и Форкастеля; двойныя, на Корабли и Фрегаты; Шпили составлены изъ многихъ брусьевъ соединенныхъ Болшами; главная ихъ часть Баррель (см. сіе слово), на вершину онаго накладываютъ такъ нязываемую Шляпу, она сдѣлана изъ нѣсколькихъ Брусьевъ, круглая, съ отверстіями на сторонахъ для вкладыванія Вымбовокъ (см. сіе слово). Шляпа на верхнемъ Шпилѣ отличена названіемъ Дромгедъ, на нижнемъ Шпилѣ верхнюю шляпу называютъ Триндельгедъ, нижнюю, къ которой прикрѣпляютъ Палы, Палгедъ. Подняшіемъ Якоря, Канатъ, къ которому онъ прикрѣпленъ, обвертывается около придѣланныхъ къ Баррелю Вельпсовъ (см. сіе слово). Дабы Шпиль находился въ надлежащемъ положеніи, Баррель утверждаютъ въ Декахъ между толстыми досками называемыми Пяршнарсъ; при нижнемъ концѣ Барреля придѣланъ желѣзный Штыръ или Шпиндель, который

обращается въ желѣзномъ же гнѣздѣ, называемомъ Горшокъ, утвержденномъ въ Карлинсѣ, называемомъ Степсъ. Чертежъ 21.

Шпиль-гатъ, имя сущ. муж.—Четырехъ угольная дыра или гнѣздо на подобіе усѣченной пирамиды. Таковыя дыры дѣлаютъ вокругъ Шпилевой Шляпы или Дромгеда, и на Брашпиляхъ, для вкладыванія Вымбовокъ, помощію которыхъ вертятъ Шпиль, когда поднимаютъ Якорь или другія тягости.

Шпунтъ, имя сущ. муж. — Глубокая вырѣзка или жолобъ, протянутый вдоль края какой нибудь Штуки для впущенія концовъ многихъ досокъ, утверждаемыхъ въ сей Штукѣ. Глубина жолоба равна толщинѣ доски, такъ что когда конецъ оной впущенъ въ жолобъ, тогда поверхность доски будетъ въ ровень или подъ лицо съ верхнею гранью Штуки. Такимъ образомъ концы Поясовъ наружной обшивки впускаютъ въ Шпунты Стема и Ширнъпоста нижнія кромки крайнихъ досокъ къ Килю, впускаютъ въ Шпунты Киля.

Штейфъ, имя прил. — Слово введенное въ нашъ Морской языкъ для означенія въ Кораблѣ качества Остойчивости, и противнаго тому, которое назы-

ваютъ Ранкъ или Валкостъ. Хотя сіи два иностранныя слова у насъ и нынѣ употребляемы, но для выраженія таковыхъ важныхъ и нужныхъ Морскому Офицеру понятій, каковыя заключаются въ умствованіи о качествахъ Корабля, пристойнѣе употреблять слова Русскія.

Штирбордъ, имя сущ. муж. — Лѣвая сторона Судна, когда стоя на ономъ смотримъ на Носъ.

Штука, имя сущ. жен. — Дерево пріуготовленное къ употребленію въ построеніе Судна, вообще называютъ Штукою, а когда оно употреблено для какой либо части или члена, тогда присовокупляютъ названіе сихъ частей или членовъ и говорятъ: Килевая Штука, Кильсоновая Штука; Флоршимберсовая Штука, Бимсовая Штука и проч.

Штуръ, имя сущ. муж. — Два деревянныя колеса и Валъ, вертящійся помощію сихъ колесъ; Штуръ поставленъ на Шканцахъ и служитъ къ обращенію Руля въ правую и въ лѣвую сторону, посредствомъ проходящаго чрезъ нѣсколько Блоковъ и навивающагося на Валъ Штуръ Троса, или веревки, присоединенной къ концу бруса (Румпеля) вложеннаго въ вертину Руля. Штуръ умножаетъ силу чело-

вѣка правящаго Рулемъ; она увеличивается въ столько разъ сколько радіусъ колеса больше радіуса Вала, и сколько длина Румпеля превосходитъ половину ширины Руля. см. Руль. Чертежъ 18-й

Штуръ-валъ, имя сущ. муж. — Деревянный цилиндръ или Валъ въ Штурѣ.

Шхерботъ, имя сущ. муж. — По испорченному выговариванію Щерботъ, составленное изъ словъ Шхеры и Ботъ, то есть Судно или Ботъ, построенный такимъ образомъ, чтобъ неглубоко сидѣлъ въ водѣ, и удобенъ былъ для плаванія въ Шхерахъ.

Ю.

Ютъ, имя сущ. муж. — Помостъ, или Палуба въ Кормовой части Кораблей, въ нѣкоторой высотѣ надъ Кварперъ-декомъ. Подъ Ютомъ сдѣланы Каюты для Капитана, Командира Судна.

Юферсы или Юнфера, имя сущ. муж. Служатъ къ поставленію, держанію и натягиванію Вантъ, выточены изъ дерева, плоскіе, кругообразные, отъ 6-ти до 17-ти дюймовъ въ діаметрѣ, вдѣланы въ наружную кромку Русленя; въ каждомъ Юферсѣ по три небольшихъ отверстія, чрезъ

которыя проходятъ Талрепы для натягиванія Вантовъ. см. чертежъ 8.

Я.

Якорь, имя сущ. муж.—Служитъ къ удерживанію Судна на одномъ мѣстѣ, желѣзный, составленъ изъ трехъ главныхъ частей, Веретена, Лапъ, и Анкеръ-штока. Веретено, потребной длины желѣзный брусъ, къ одному концу коего придѣланы Лапы, а къ другому Анкеръ-штокъ, вертикально къ плоскости Лапъ. Якоря различные въ величинѣ, въ употребленіи и по названію, а именно: Бухтъ, Плехтъ, Даглисъ, Той или запасный Якорь, большой Верпъ или Стопъ-Анкеръ и малый Верпъ. Бухтъ самый большой Якорь, бросаютъ только въ такихъ случаяхъ когда съ прочихъ Якорей дрейфуетъ; Плехтъ и Даглисъ употребляемы для обыкновеннаго стоянія на Якорѣ; Той, какъ запасный, когда другихъ уже лишились или когда должно положить третій Якорь; большой Верпъ для стоянія въ рѣкахъ, малый Верпъ легкій Якорь, въ разныхъ случаяхъ какъ на примѣръ: для удержанія Судна отъ рысканья изъ стороны въ сторону и проч.

Ялъ, имя сущ. муж. — Гребное Судно о двухъ или четырехъ веслахъ, служитъ для перевоза людей, и потребностей какія въ оный по величинѣ помѣстить можно.

Яхта, имя сущ. жен. — Судно употребляемое для переѣзда Государей и знатныхъ особъ, изъ одного приморскаго мѣста въ другое. Главное намѣреніе съ какимъ строятъ Яхты состоитъ въ томъ, чтобъ Вооруженіемъ, Оснасткою и качествами своими подобны были Фрегату, но внутри имѣли расположеніе удобное для покойнаго и пріятнаго помѣщенія путешествующихъ, для чего на Яхтахъ дѣлаютъ много разныхъ каютъ, которыя сообразно назначенію украшаютъ лучшимъ образомъ; построенныя для Государя обыкновено называютъ придворными Яхтами для отличенія отъ принадлежащихъ частнымъ людямъ.

КОНЕЦЪ

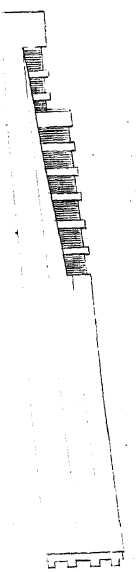
Словаря по Кораблестроенію.

ОПЕЧАТКИ

Напечатано				должно быть
Стран.	*Строкъ*			
36	——	4	съ низу	Шпація	Спація
36	——	11	——	концомъ	концемъ
38	——	7	съ верху	концомъ	концемъ
39	——	7	съ низу	Сектпорахъ	Септпорахъ
46	——	8	——	Трюймъ	Трюмъ
99	——	7	съ верху	вершинѣ	вершины
141	——	1	съ низу	плавными	сплавными
144	——	8	——	опыхъ	опыя

Чертежъ 1-й

Боковое сѣченіе Старинъ-поста.



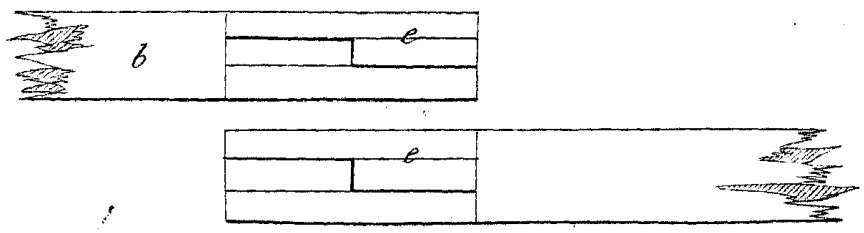
Поперечное сѣченіе Старинъ-поста.

Чертежъ 2-й

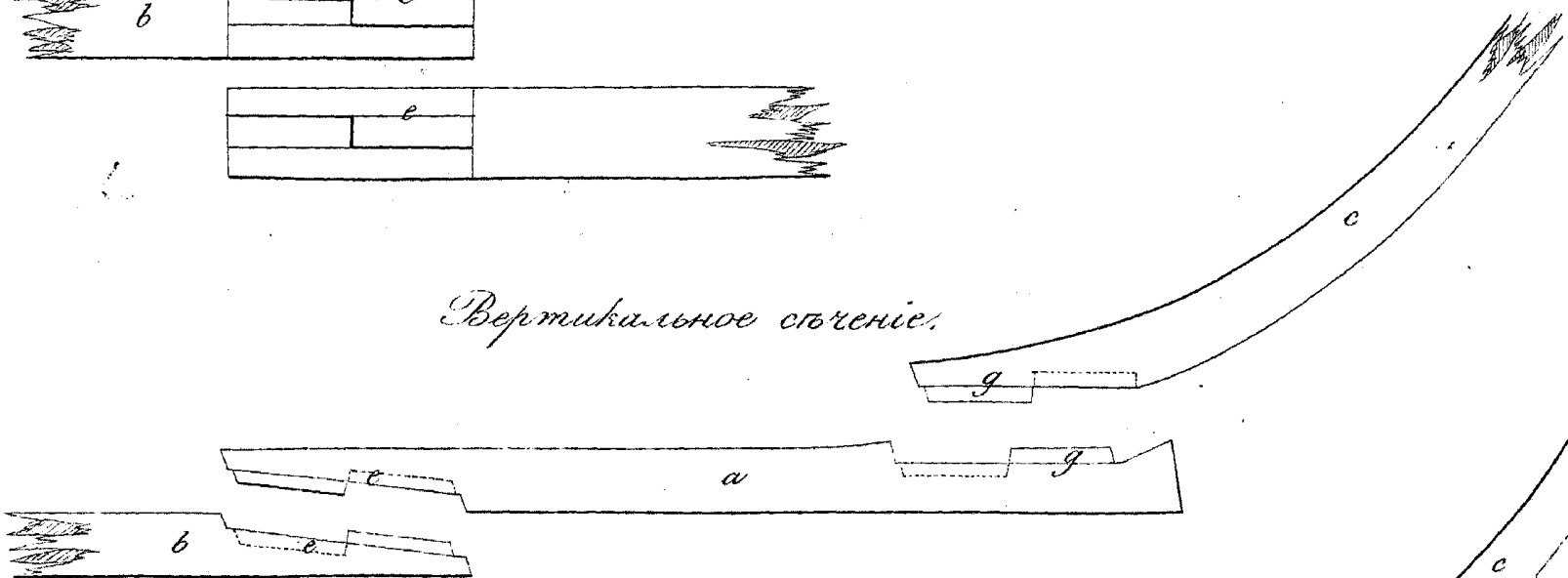
Бакъ.

a. Бакъ.
b. Килевые штуки.
c. Форъ-штевень.
d. Гребень
e. Килевые замки.
g. Баковой замокъ.
h. Скоба скрѣпляющая Бакъ съ Форъ-штевнемъ и Гребнемъ.
i. Болты.

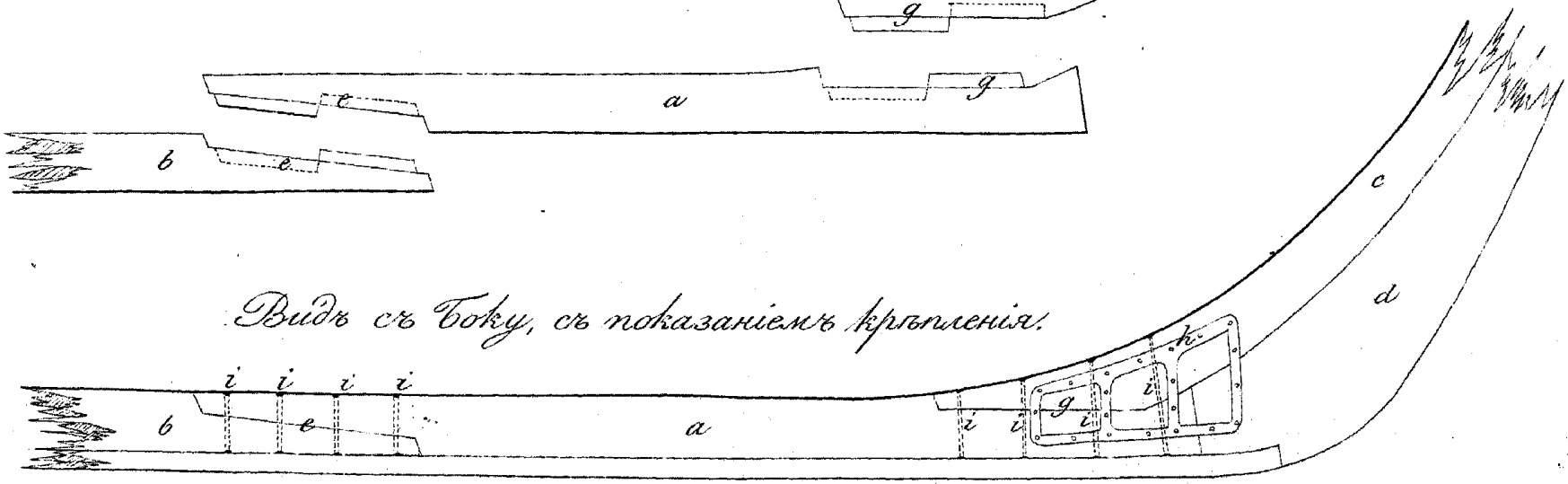
Горизонтальное сѣченіе Килевыхъ замковъ.



Вертикальное сѣченіе.



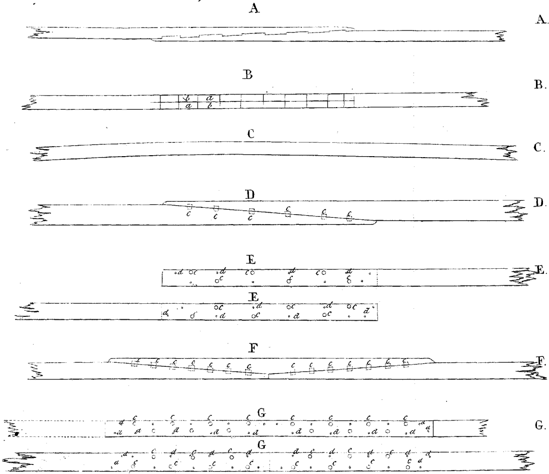
Видъ съ Боку, съ показаніемъ крѣпленія.



Чертежъ 3ⁱ Бимсы.

a) Гнѣзда для шиповъ.
b) Шипы.

c) Круглые коксы.
d) Болты.



A. Горизонтальное сѣченіе. Бимса изъ двухъ штукъ соединенныхъ шипами.

B. Вертикальное сѣченіе.

C. Погибъ Бимса.

D. Горизонтальное сѣченіе Бимса изъ двухъ штукъ соединенныхъ коксами.

E. Вертикальное сѣченіе.

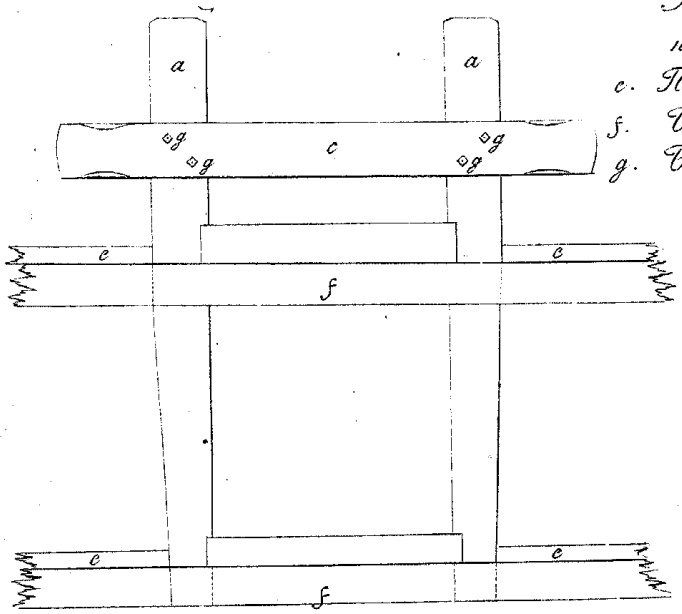
F. Горизонтальное сѣченіе Бимса изъ трехъ штукъ

G. Вертикальное сѣченіе.

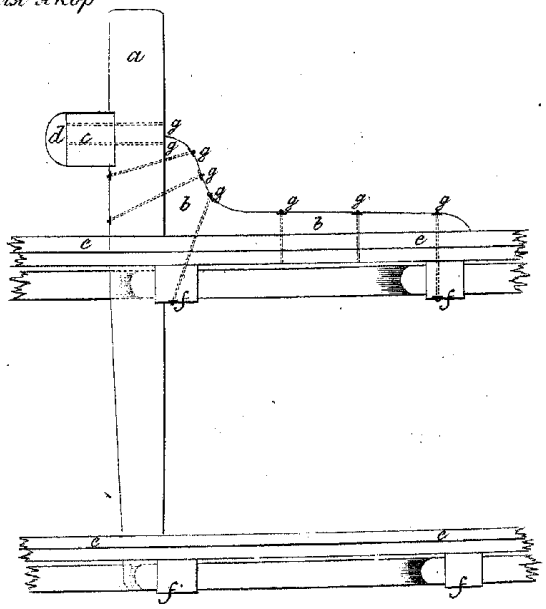
Чертежъ 4го — Битенги.

a. Битенги для канатовъ.
b. Стандерсъ.
c. Краспицы.
d. Надъялка для предохраненія Краспицовъ отъ трепія якорнымъ канатомъ.
e. Палубная настилка.
f. Бимсы.
g. Болты.

Съченіе Битенговъ по ширинѣ Судна.

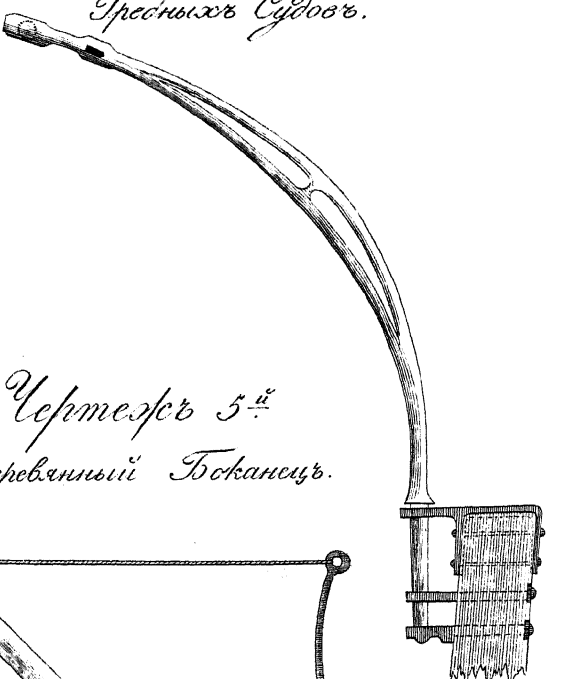


Съченіе Битенговъ по длинѣ Судна.



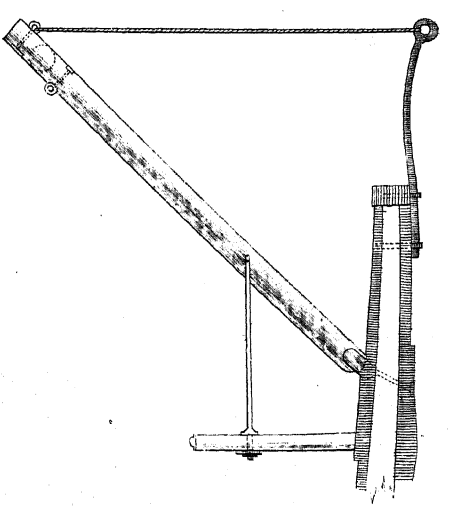
Чертежъ 5-й.

Желѣзный Боканецъ для подвѣшиванія Гребныхъ Судовъ.

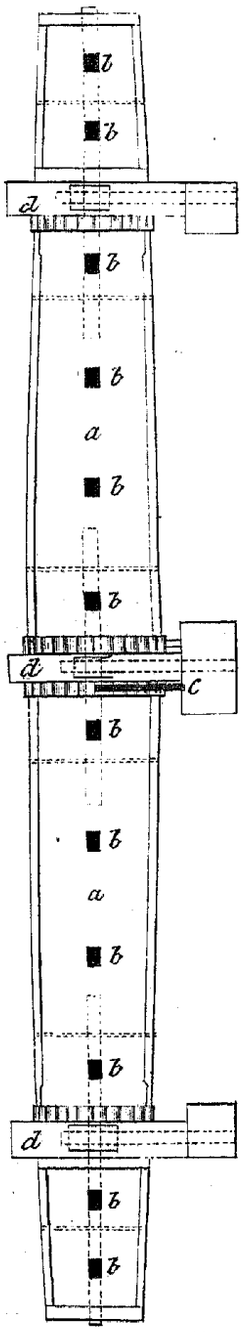


Чертежъ 5-й.

Деревянный Боканецъ.



Чертежъ 6.го — Брашпиль.



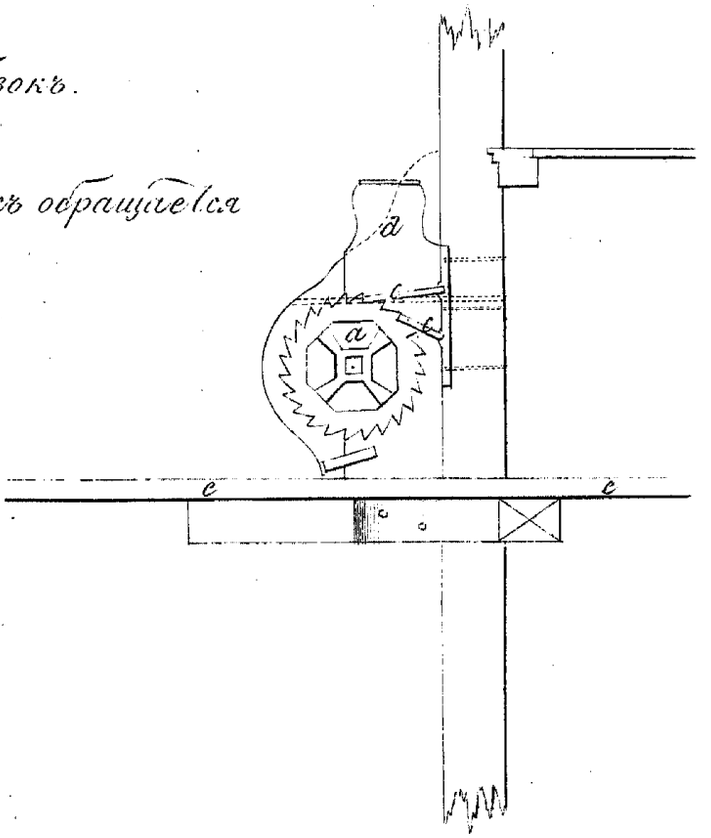
a Барраль.

b Дыры для Вымбовокъ.

c Желѣзныя Палы.

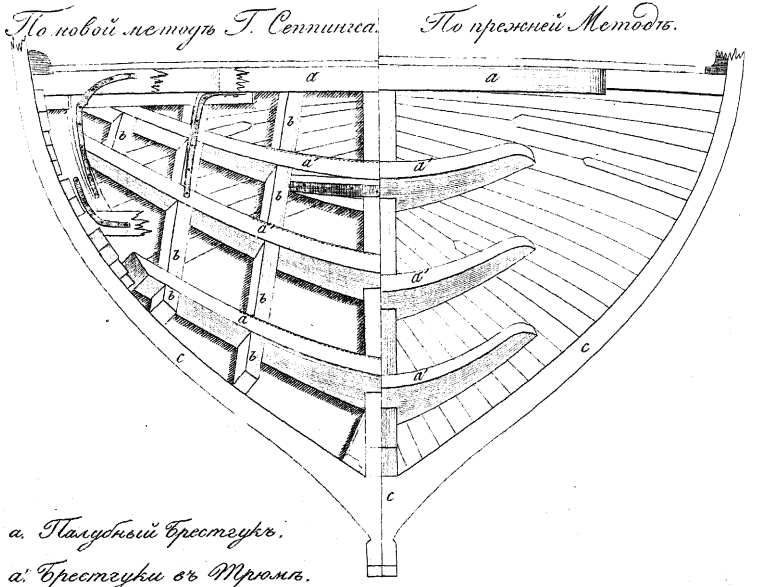
d Стойки въ которыхъ обращается Барраль.

e Палубная настилка.



Чертежъ 7-й

Расположеніе Брестуковъ въ Носовой части по прежней и новой методѣ.



a. Палубный Брестукъ.

a'. Брестуки въ Трюмѣ.

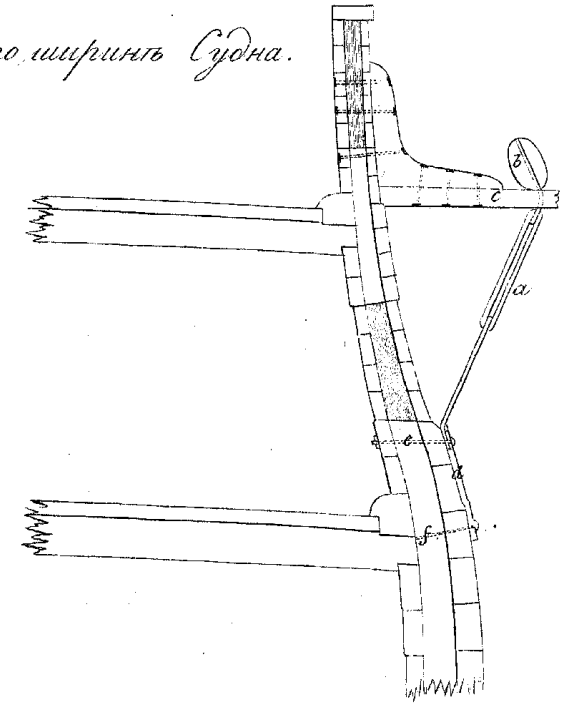
b. Раскосины между Брестуками.

c. Часть Шпангоута.

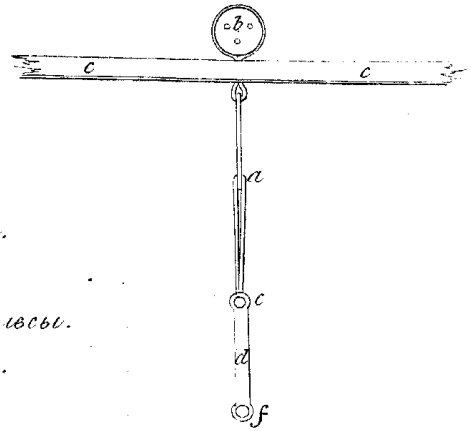
Чертежъ 8 $\frac{ii}{-}$

Вантъ-путины.

Сѣченіе по ширинѣ Судна.



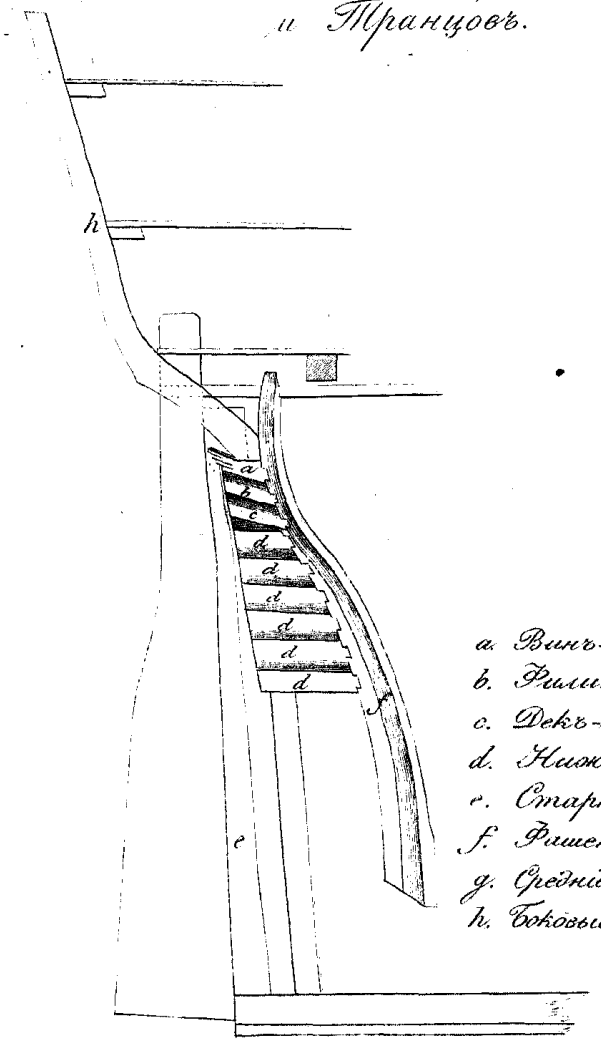
Видъ съ бока.



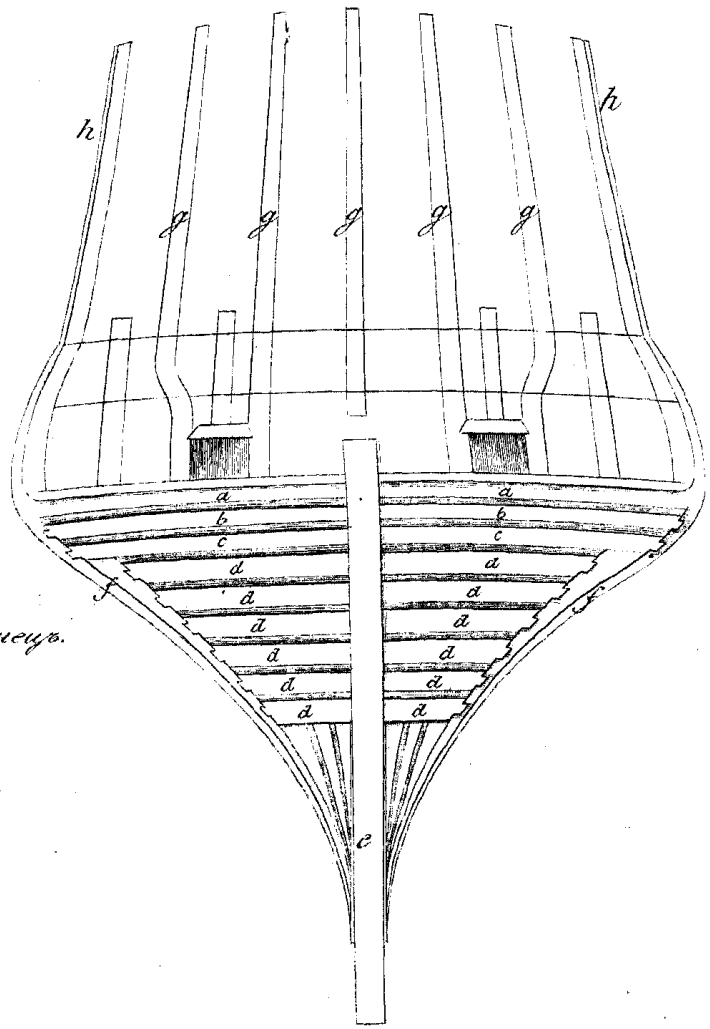
a. Вантъ-путины.
b. Юферсы.
c. Русленя или Чанелсы.
d. Путенеъ-планки.
e. Путенеъ-болты.
f. Превентеръ-болты.

Чертежъ 9-й Транцы и Контръ-тимберсы.

Боковое сѣченіе Контръ тимберсовъ и Транцовъ.



Поперечное сѣченіе Контръ тимберсовъ и Транцовъ.

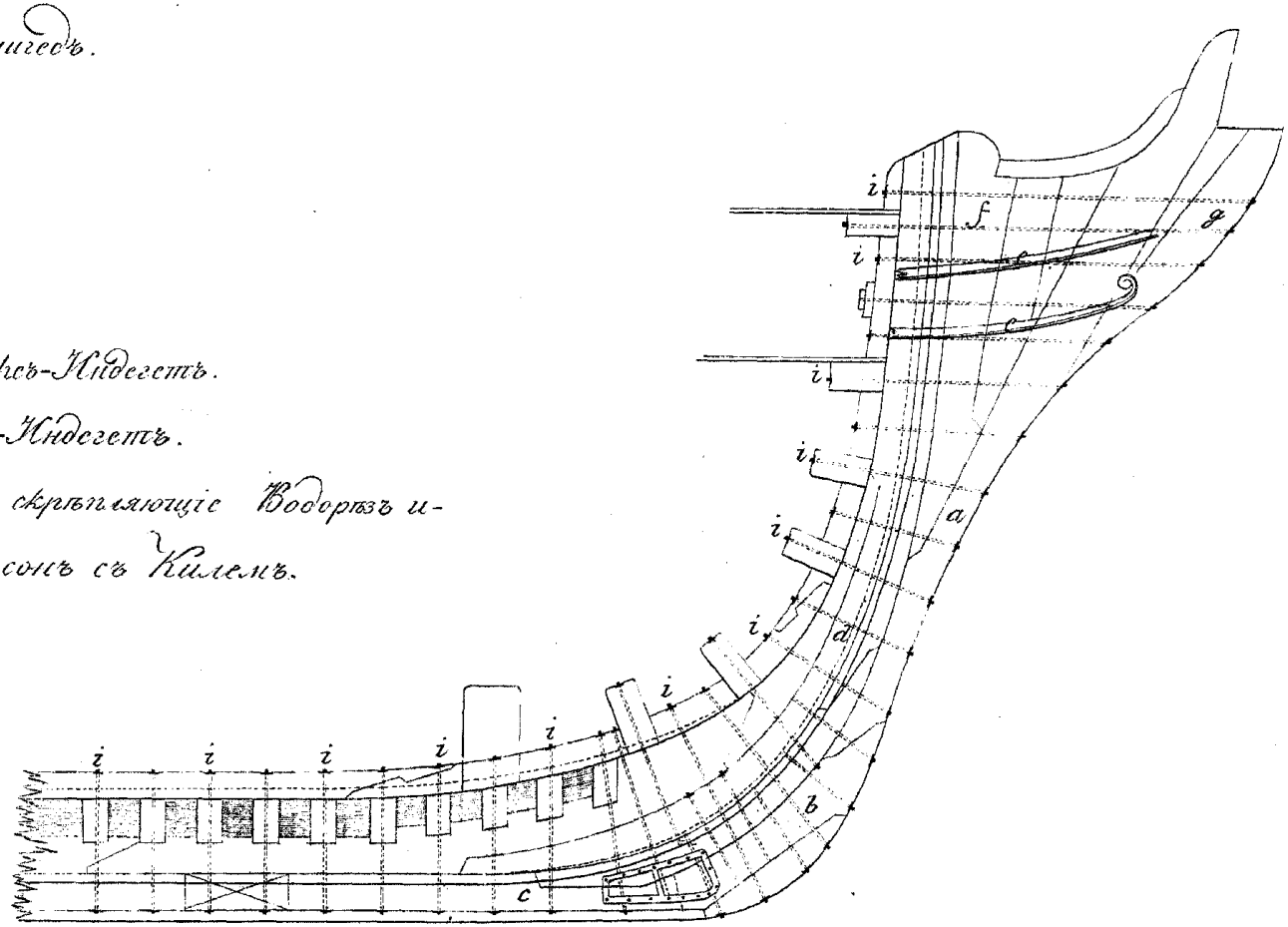


a. Винъ-транецъ.
b. Филингъ или Галфъ-транецъ.
c. Декъ-транецъ.
d. Нижніе транцы.
e. Старнъ-постъ.
f. Фашенъ-писы.
g. Средніе Контръ-тимберсы.
h. Боковые Контръ-тимберсы.

Чертежъ 10й.

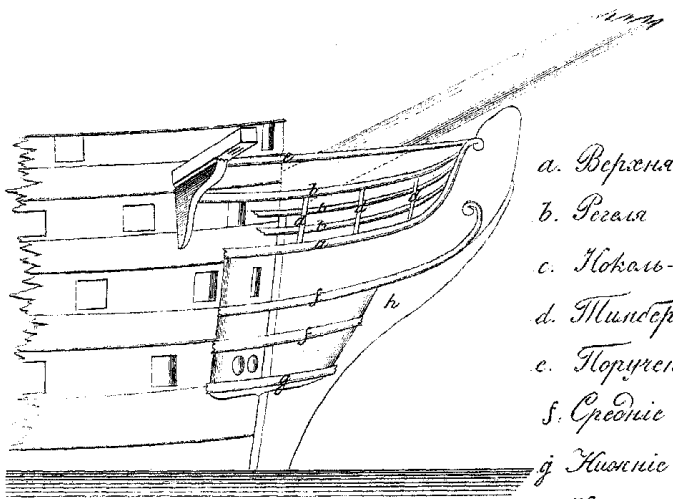
Боковое сѣченіе Водорѣза.

a. Княвдигедъ.
b. Грепъ.
c. Баксъ.
d. Стемъ.
e. Чиксы.
f. Стандерсъ-Индегетъ.
g. Лисель-Индегетъ.
i. Болты скрѣпляющіе Водорѣзъ и Кильсонъ съ Килемъ.



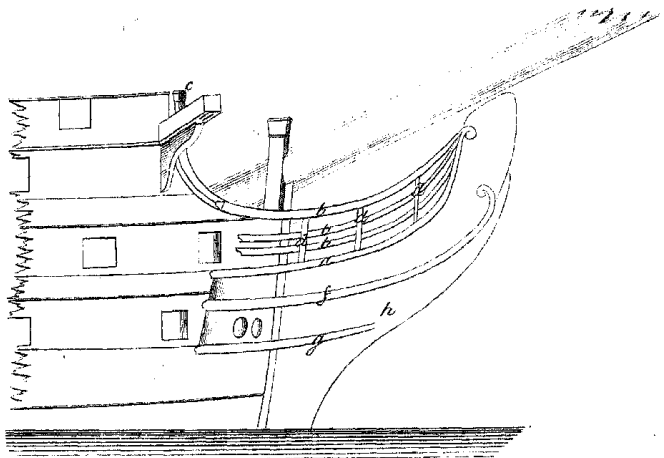
Чертежъ 11.го

Боковый видъ Галіона по Методѣ Г. Сеппинга.



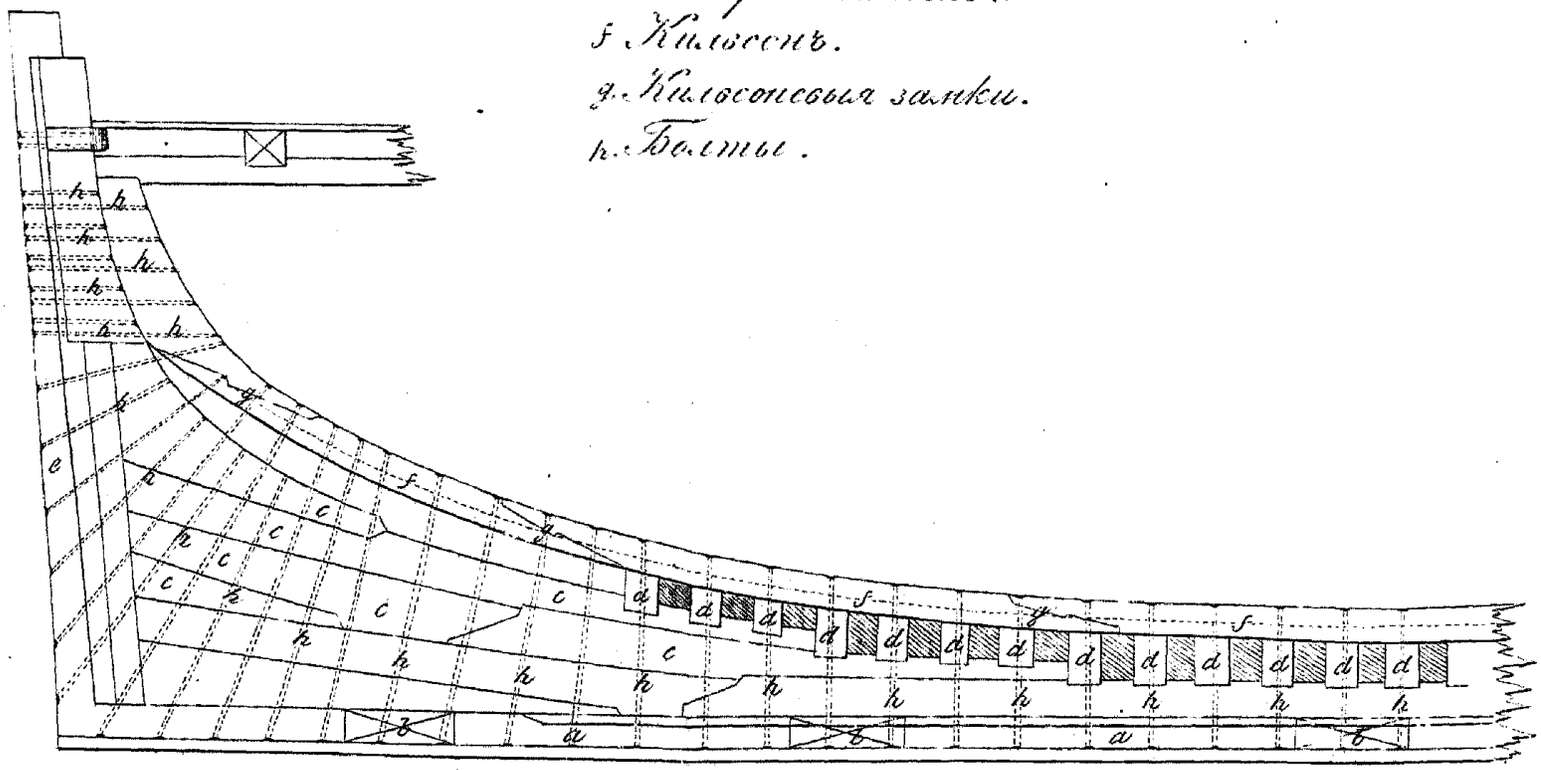
a. Верхняя Чикса.
b. Регеля
c. Коль-тимберъ.
d. Тимберсы.
e. Поручень.
f. Средніе Чиксы.
g Нижніе Чиксы.
h. Княвдигедь.

Боковый видъ Галіона по прежней Методѣ.



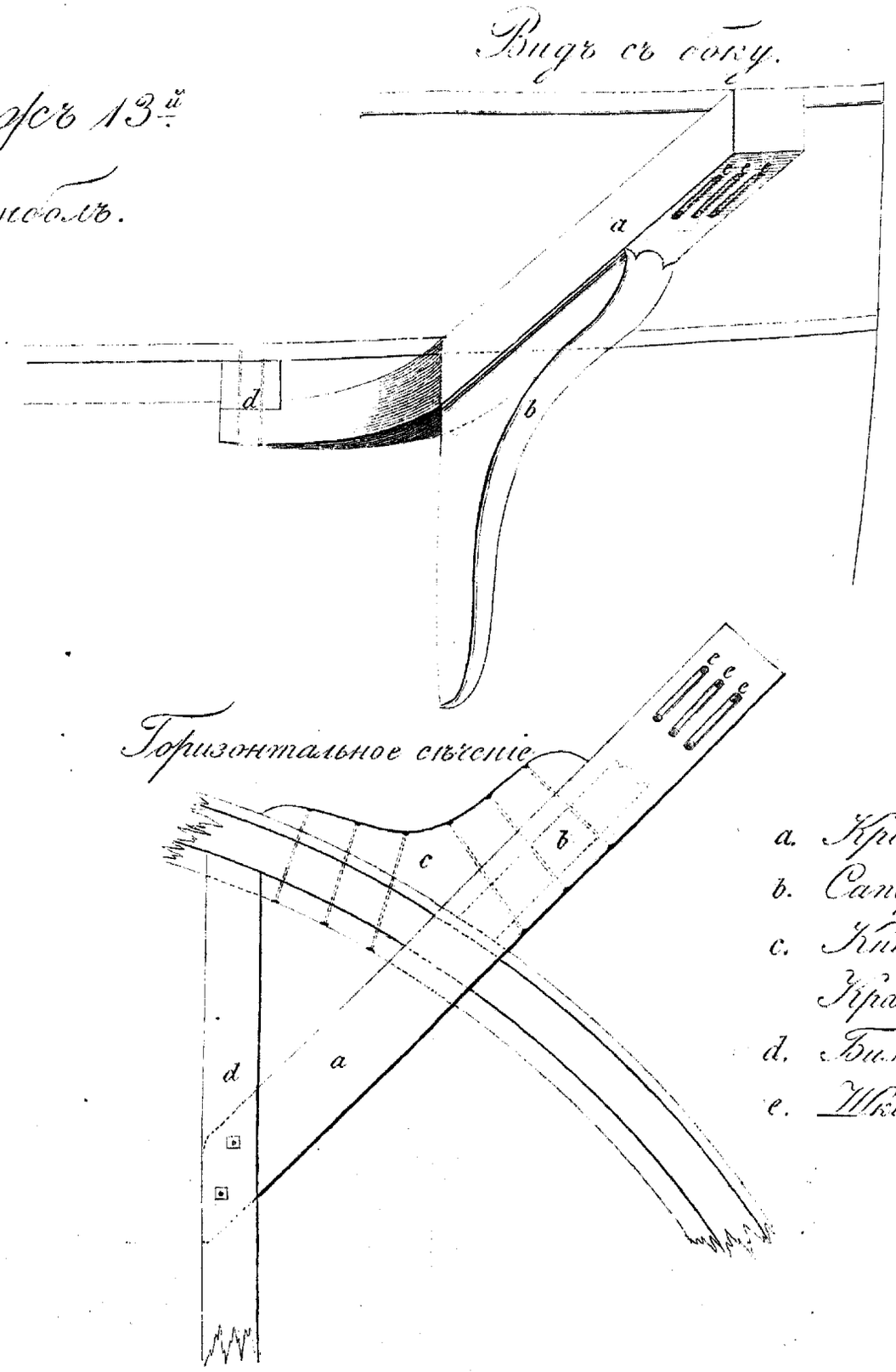
Чертежъ 12. — Дейдвудъ.

a. Килъ.
b. Килсовыя замки.
c. Штуки Дейдвуда.
d. Наборъ.
e. Ахторъ Штевень.
f. Килсонъ.
g. Килсонсовыя замки.
h. Болты.



Чертежъ 13-й

Крамболъ.



a. Крамболы.
b. Сапортусы.
c. Кинца для скрѣпленія Крамбола съ Бортомъ.
d. Бимсы.
e. Шкивы для Катъ Блока

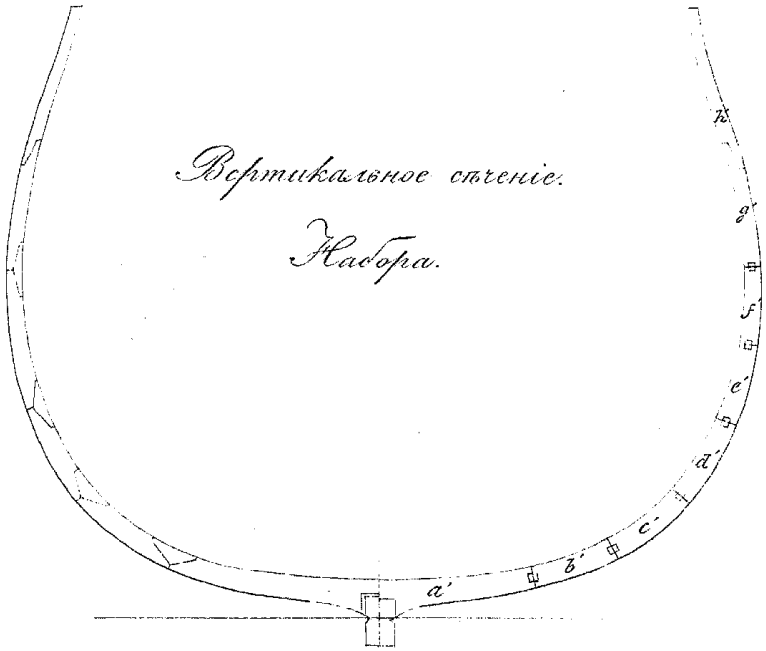
Чертежъ 14-й

Наборъ, Внутреннее Расположеніе и Крѣпленіе, Шпангоутовъ.

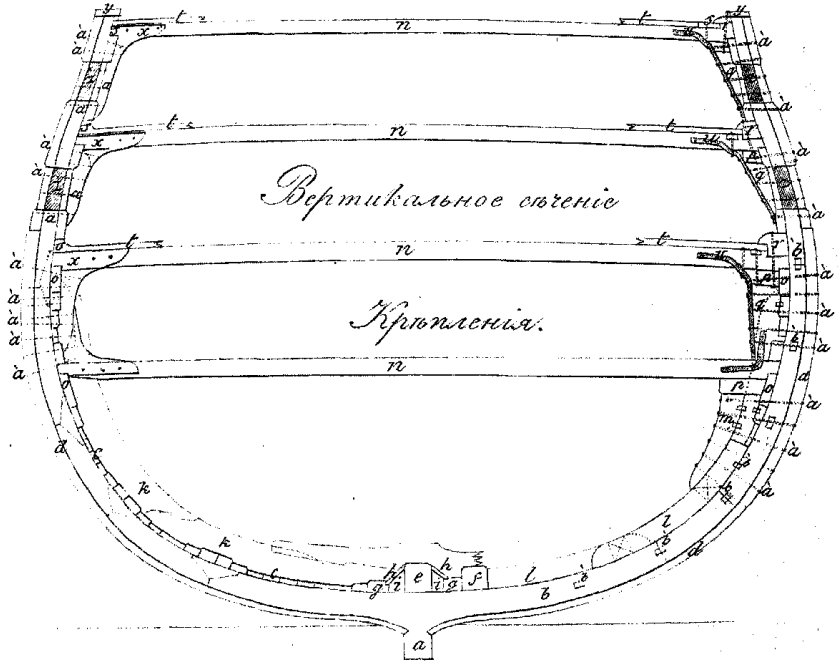
a'. Морфутокъ c'. 8-й Футокъ.
b'. 2-й Футокъ. f'. 10-й Футокъ.
c'. 4-й Футокъ. g'. 12-й Футокъ.
d'. 6-й Футокъ. h'. Топтимберъ.

a. Килъ.
b. Шпангоутъ.
c. Внутренняя обшивка
d. Наружная обшивка.
e. Кильсонъ.
f. Прибавочный Кильсонъ.
g. Лимберсбордовыя Поясья.
h. Лимберборды.
i. Лимберсы.
k. Ридерсы по прежней Методѣ.
l. Ридерсы по Методѣ Г. Сеппингса.
m. Чакъ надъ Ридерсами.
n. Бимсы.
o. Кницы.
p. Привальные брусья.
q. Чаки для Кницъ.
r. Толстые Ватервейсы.
s. Тонкіе Ватервейсы.
t. Настилка палубная.
u. Желѣзныя Кницы.
x. Деревянные Кницы.
y. Планширь.
z. Порты.
à. Болты.
è. Коксы.

По прежней Методѣ.



По Методѣ Г. Сеппингса.



Чертежъ 15й.

Расположеніе Діагональныхъ Ридерсовъ по Методѣ Г. Сеппингса.

Чертежъ 16й. Руль.

a. Рудеръписъ.

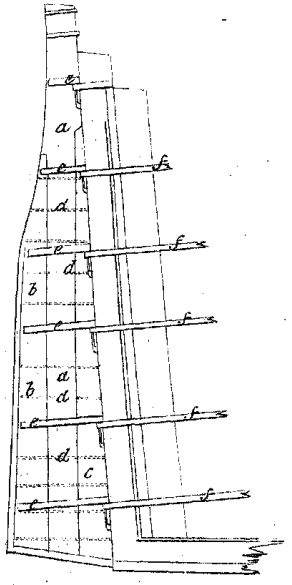
b. Перо.

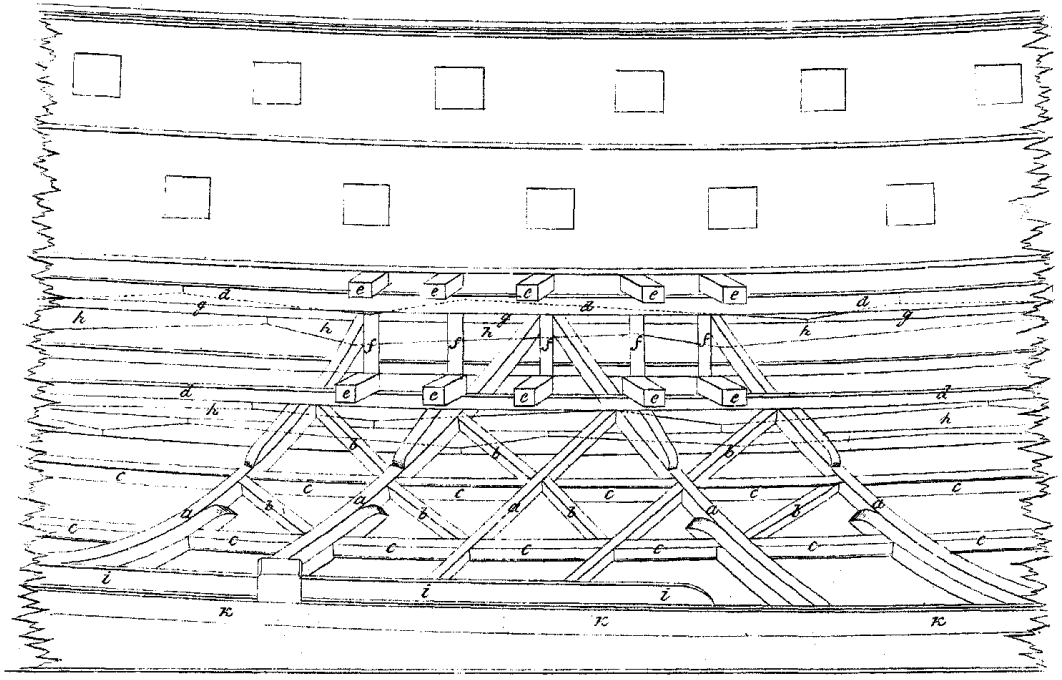
c. Клинъ.

d. Болты.

e. Мѣдныя крючья.

f. Мѣдныя петли.





a. Діогональные Ридерсы

b. Діогональные Раскосины.

c. Продольные Брусья.

d. Привальные Брусья.

e. Бимсы.

f. Чаки для кницъ.

g. Клямпсы.

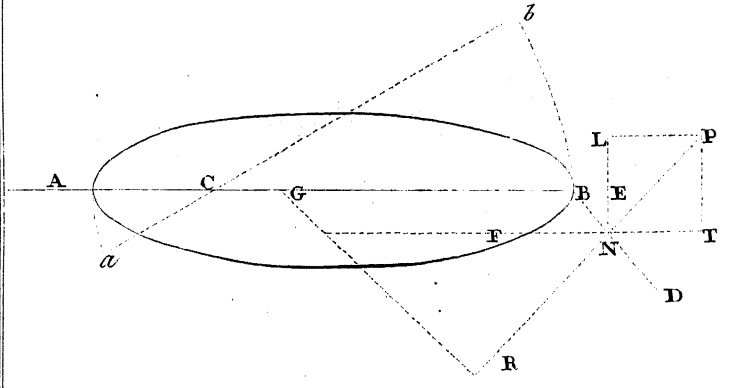
h. Толстые поясья подъ Клямпсами.

i. Прибавочный Кильсонъ.

k. Кильсонъ.

Чертежъ 17-й

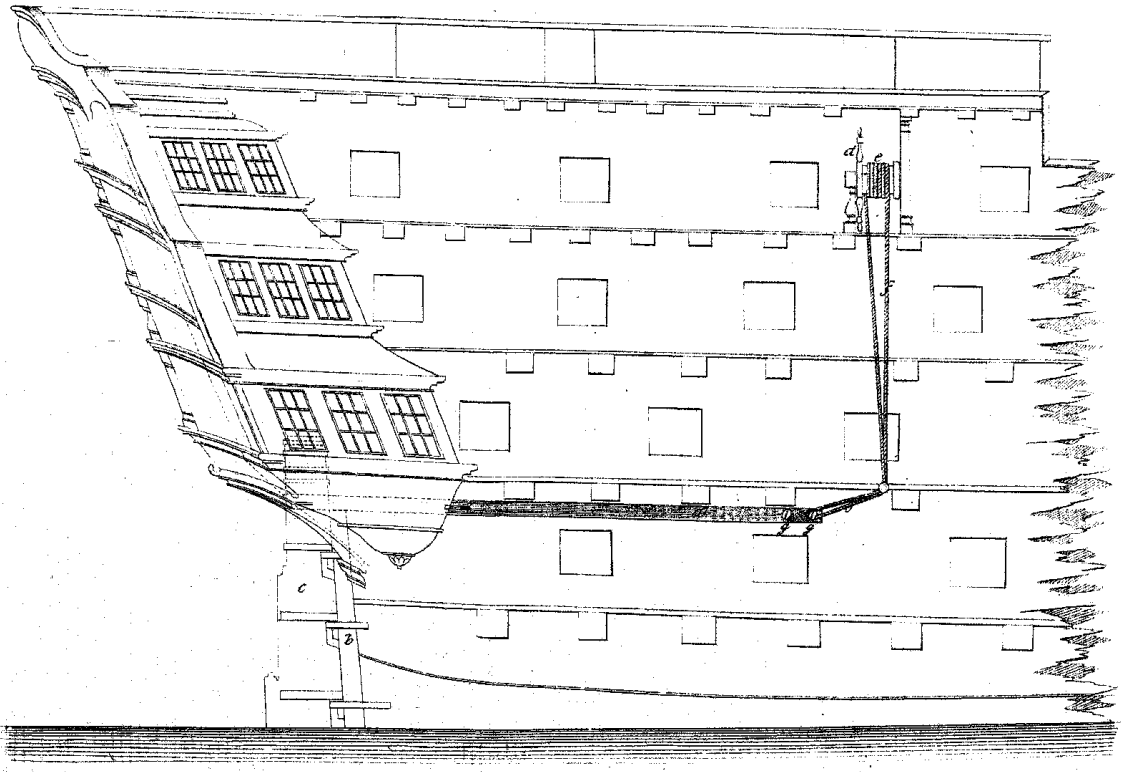
О дѣйствіи воды на Руль.



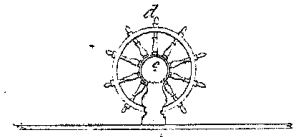
Чертежъ 18й

Кормовая часть Корабля съ означеніемъ Румпеля, Штура и Вала.

a. Румпель.
b. Старнъ-постъ.
c. Руль.
d. Штуръ.
e. Валъ.
f. Штуръ-тросъ.
g. Блоки прикрѣпленные къ Румпелю.

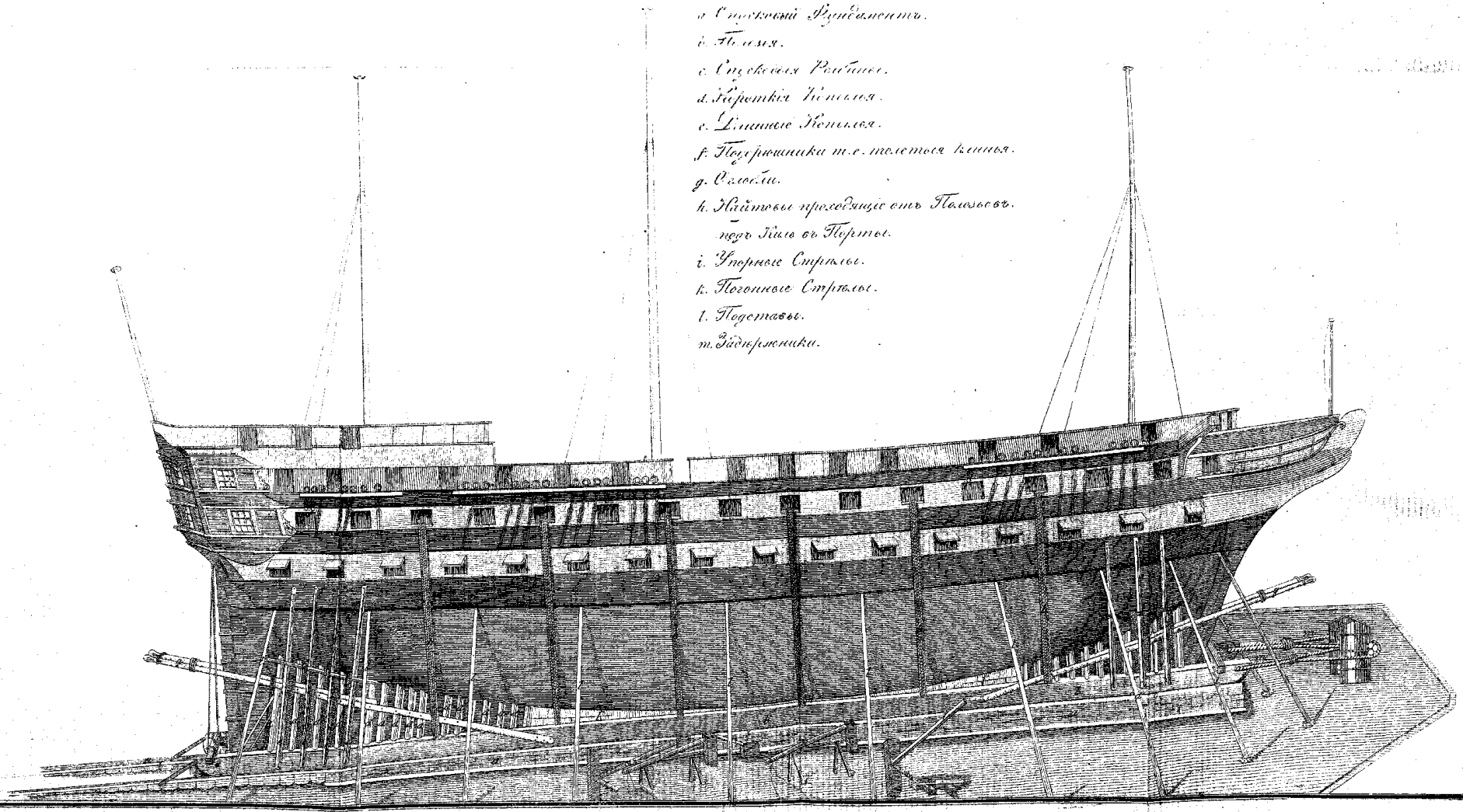


Видъ Штура и Вала поперегъ Судна.



Видъ Румпеля въ Планѣ.

Чертежъ 19й Корабль приготовленный къ Спуску.

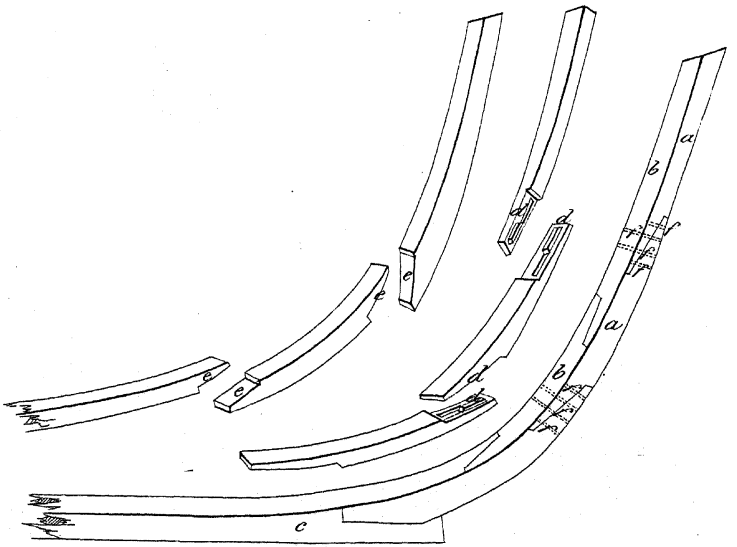


a. Спусковый Фундаментъ.
b. Полозья.
c. Спусковыя Рыбины.
d. Короткія Копылья.
e. Длинные Копылья.
f. Подгрюшники т. е. толстыя клинья.
g. Оглобли.
h. Найтовы проходящіе отъ Полозьевъ подъ Киль въ Порты.
i. Упорные Стрѣлы.
k. Погонные Стрѣлы.
l. Подставы.
m. Задержники.

Чертежъ 20го.

Форъ-штевень.

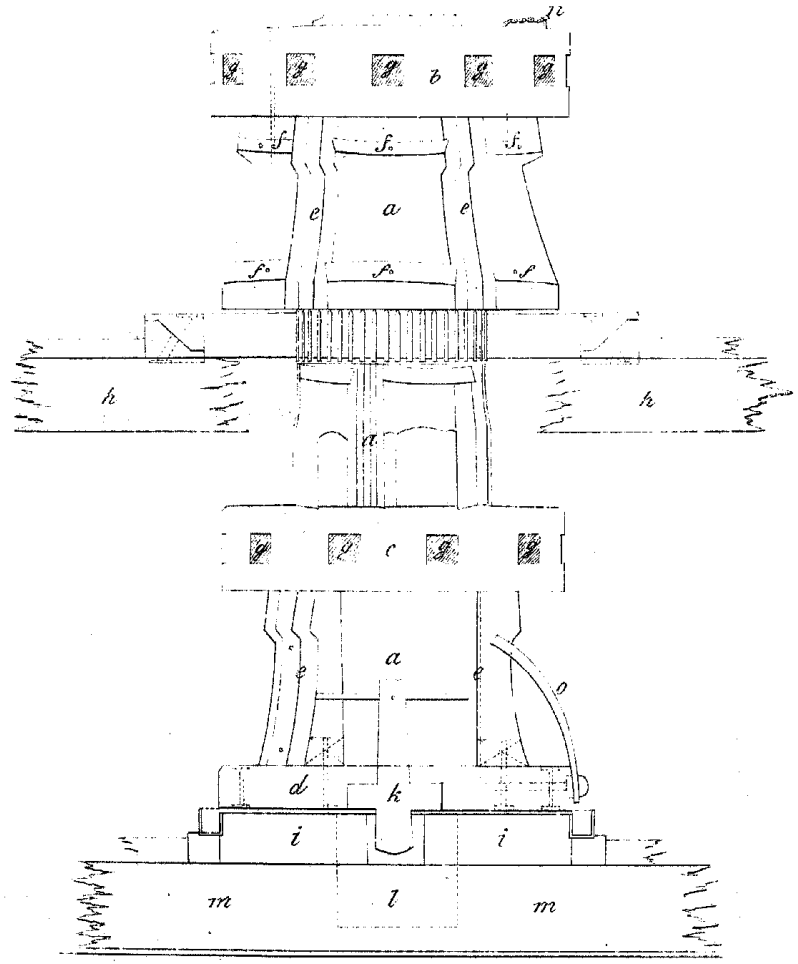
a. Форъ-штевень.
b. Фалстень.
c. Бакъ.
d. Замки Форъ-штевня.
e. Замки Фалстема.
f. Болты.



Чертежъ 21.

Шпиль.

a. Баррель.
b. Дромгедъ.
c. Триндельгедъ.
d. Палъ-гедъ.
e. Вельпсы.
f. Чиксы.
g. Шпильгаты.
h. Пяртнарсъ.



i. Степсъ.
k. Желѣзный Штыръ или Шпиндель.
l. Гаршокъ.
m. Бимсъ.
n. Шпиль болтъ.
o. Палъ.